

Vorlage an den Landrat

Fragestunde der Landratssitzung vom 8. Juni 2023 2023/257

vom 6. Juni 2023

1. Ernst Schürch: Schlechter Fahrplan des Läufeifingerlis für Schülerinnen und Schüler ab Dezember 23

Aktuell sind die Entwürfe der neuen Fahrpläne der SBB in einer Anhörung bei den Gemeinden und bei den Kantonen. Dem Entwurf des Fahrplans der S9 kann entnommen werden, dass das Läufeifingerli ab 10. Dezember 23 jeweils drei Minuten früher abfahren soll. Konkret heisst das beispielsweise, dass die S9 statt um 17 Uhr 05 neu um 17 Uhr 02 abfahren soll.

Viele Schülerinnen und Schüler der Sekundarschule Tannenbrunn aus dem Homburgertal reisen mit dem Läufeifingerli nach Sissach und wieder nach Hause. Für alle aus Läufeifingen selber ist die S9 das einzige Verkehrsmittel des ÖV, eine Buslinie gibt es nicht.

Bereits bei der letzten Vorverschiebung der Abfahrtszeiten der S9 musste die Sekundarschule Sissach die Stundenpläne anpassen, so dass die Mittagspause kürzer wurde und viele Schülerinnen und Schüler aus den 17 Gemeinden des Sekundarschulkreises, welche auf den ÖV für den Schulweg angewiesen sind, sehr knapp oder leicht zu spät zur ersten Lektion am Nachmittag in die Schule kommen.

Eine weitere Anpassung der Stundenpläne ist nicht möglich. Falls das Läufeifingerli mit dem neuen Fahrplan am 10. Dezember 23 tatsächlich bereits um 17 Uhr 02 abfahren sollte, werden alle Schülerinnen und Schüler aus dem Homburgertal, welche auf die S9 angewiesen sind, diesen Zug verpassen. Der nächste Zug würde erst um 18 Uhr 02 fahren.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

1.1. Frage 1: Was unternimmt die Regierung, um diese einschneidende Verschlechterung zu verhindern, damit die Attraktivität der S9 für Schülerinnen und Schüler zu erhalten und so der Sekundarschule Sissach einen geordneten Stundenplan zu ermöglichen?

Mit dem Fahrplan 2024 gehen die neue Schlaufe Mägenwil für den Güterverkehr und der integrale Halbstundentakt Aarau–Zürich auf der dortigen S11 in Betrieb. Dadurch erhält der Güterverkehr zwischen Lausanne Triage und dem Rangierbahnhof Limmattal eine neue Fahrlage, welche in Olten zum Trassenkonflikt mit der S9 führt. Aus diesem Grund muss der Fahrplan der S9 am Nachmittag in Fahrtrichtung Olten leicht angepasst werden: Die S9 verkehrt ab 2024 nachmittags drei Minuten früher ab Sissach.

Die SBB hat die Kantone BL und SO Mitte 2021 über die geplanten Änderungen bei der S9 informiert. In der Folge haben die Kantone mit der SBB das Gespräch gesucht und ihre Bedenken geäußert, gerade auch, weil sich die Fahrgastzahlen nach der Fahrplanumstellung per Dezember 2019 erfreulich entwickelt haben. Darüber hinaus haben die Kantone die SBB beauftragt, den Fahrplan zu überprüfen und zu optimieren, um die Verschlechterungen zu vermeiden oder zumindest nicht im ursprünglich vorgesehenen Ausmass umzusetzen.

Das Prüfergebnis vom April 2022 ergab, dass die Fahrlage am Vormittag beibehalten werden kann. Am Nachmittag ist jedoch eine neue Fahrlage unumgänglich. Für den Fahrplan 2024 halten die Kantone BL und SO darum vormittags am heutigen Zustand fest. Dadurch können die Vorteile des Lastrichtungsfahrplans weiterhin angeboten werden (IR-Anschluss in Sissach nach Basel). Am Nachmittag wird die Anpassung der Fahrlage mangels Alternativen hingenommen, auch wenn diese gegenüber dem heutigen Zustand eine Verschlechterung für die meist nachgefragte Verbindung von Basel ins Homburgertal bedeutet. Im Gegenzug verbessern sich die Anschlüsse in Olten, was die Kantone begrüßen.

1.2. Frage 2: Welche Alternativen im ÖV plant die Regierung vor allem für Schülerinnen und Schüler aus Läfelfingen, damit diese nicht fast eine Stunde lang am Bahnhof Sissach warten müssen, falls der Fahrplan tatsächlich wie beschrieben verschlechtert wird?

Im Fahrplanentwurf 2024 sind keine zusätzlichen Angebote enthalten. Bis Sonntag, 11. Juni 2023 findet die Fahrplananhörung statt. Gemeinden, Schulen, Verbände sowie die interessierte Bevölkerung wurde eingeladen, zum Fahrplanentwurf Stellung zu nehmen. Die Stellungnahmen werden nach Ablauf der Frist ausgewertet und zusammen mit den Transportunternehmen auf die Zweckmässigkeit und Machbarkeit geprüft. Der definitive Fahrplan wird auf Basis dieser Rückmeldungen gegebenenfalls noch angepasst.

1.3. Frage 3: Welche Massnahmen sieht die Regierung vor, um die Auslastung der Linie S9 mindestens gleich hoch zu erhalten, falls der Fahrplan tatsächlich wie beschrieben verschlechtert wird und die sinkenden Passagierzahlen kompensiert werden müssen?

Der Kanton setzt sich bei der SBB Infrastruktur und dem Bundesamt für Verkehr weiterhin dafür ein, dass der Fahrplan verbessert werden kann. So haben die Kantone BL und SO den Wunschfahrplan und die minimalen Anforderungen bei der SBB Infrastruktur und beim Bundesamt für Verkehr deponiert. Zudem haben sie beantragt, den gewünschten Fahrplan im Netznutzungsplan zu sichern. Diese Anträge wurden bisweilen leider noch nicht berücksichtigt. Bei der nächsten Nachführung der Netznutzungspläne werden die Kantone die Eingabe erneut platzieren.

Der Kanton selbst ergreift jedoch keine Kompensationsmassnahmen.

2. Sandra Strüby: Fahrplanentwurf – Auswirkungen auf die S9

Gemäss Fahrplanentwurf ab 10. Dezember 2023, der momentan in der Vernehmlassung ist, wird die S9 zukünftig am Nachmittag jeweils 02 Minuten nach der vollen Stunde ab Sissach abfahren. Dies, weil in Olten dem Güterverkehr Vorrang geben. Momentan fährt die S9 am Nachmittag um 05 Minuten nach der vollen Stunde in Sissach weg. Somit wird der Anschluss in Sissach vom Interregio 37 von Basel-Liestal herkommend zukünftig nicht mehr erreicht, trifft dieser doch um 01 in Sissach ein. Selbst wer rennen kann, wird den Anschluss verpassen. Durch die frühere Abfahrt der S9 in Sissach verbessern sich zwar die Anschlüsse in Olten, für den grösseren Teil der Fahrgäste ist jedoch der Anschluss von Basel her wichtiger. Nach der Abstimmung gegen die Stilllegung der S9 im Jahr 2017 wurde mit einem attraktiven und auch kreativen Fahrplan ab 2018 darauf hingewirkt, die Auslastung des Läfelfingerlis zu erhöhen. Dies gelang durch verschiedene Massnahmen, unter anderem durch einen sogenannten Lastrichten-Fahrplan. Das bedeutet konkret, dass der Stundentakt des Fahrplanes nach der Mittagszeit um eine halbe Stunde wechselt. Dies mit dem Ziel, dass die Pendlerinnen und Pendler am Morgen besser in Richtung Basel Anschluss haben und den Schnellzug nehmen können und umgekehrt am Abend von Basel herkommend mit

dem Schnellzug Anschluss auf die S9 haben. Zuvor war der Anschluss nur mit der S3 möglich. Diese Änderung hat dank des schnelleren Hin- und Rückwegs nach resp. von Basel wesentlich zur Steigerung der Attraktivität beigetragen.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

2.1. Frage 1: Wie hat der Kanton Basel-Landschaft versucht, diese Verschiebung des Fahrplanes und somit den Wegfall des Anschlusses in Sissach zu verhindern?

Mit dem Fahrplan 2024 gehen die neue Schleife Mägenwil für den Güterverkehr und der integrale Halbstundentakt Aarau–Zürich auf der dortigen S11 in Betrieb. Dadurch erhält der Güterverkehr zwischen Lausanne Triage und dem Rangierbahnhof Limmattal eine neue Fahrlage, welche in Olten zum Trassenkonflikt mit der S9 führt.

Die SBB hat die Kantone BL und SO Mitte 2021 über die geplanten Änderungen bei der S9 informiert. In der Folge haben die Kantone mit der SBB das Gespräch gesucht und ihre Bedenken geäußert, gerade auch, weil sich die Fahrgastzahlen nach der Fahrplanumstellung per Dezember 2019 erfreulich entwickelt haben. Darüber hinaus haben die Kantone die SBB beauftragt, den Fahrplan zu überprüfen und zu optimieren, um die Verschlechterungen zu vermeiden oder zumindest nicht im ursprünglich vorgesehenen Ausmass umzusetzen.

Das Prüfergebnis vom April 2022 ergab, dass die Fahrlage am Vormittag beibehalten werden kann. Am Nachmittag ist jedoch eine neue Fahrlage unumgänglich. Für den Fahrplan 2024 halten die Kantone BL und SO darum vormittags am heutigen Zustand fest. Dadurch können die Vorteile des Lastrichtungsfahrplans weiterhin angeboten werden (IR-Anschluss in Sissach nach Basel). Am Nachmittag wird die Anpassung der Fahrlage mangels Alternativen hingenommen, auch wenn diese gegenüber dem heutigen Zustand eine Verschlechterung für die meist nachgefragte Verbindung von Basel ins Homburgertal bedeutet. Im Gegenzug verbessern sich die Anschlüsse in Olten, was die Kantone begrüssen.

2.2. Frage 2: Welche Möglichkeiten gäbe es, um den Anschluss am Nachmittag in Sissach vom IR37 mit Ankunft :01 in Sissach auf die S9 weiterhin zu gewährleisten?

Es gibt leider keine Fahrlage, die diesen Anschluss ermöglichen würde. Für die Einfahrt in Olten steht kein entsprechendes Zeitfenster zur Verfügung. Würde die heutige, nachmittägliche Abfahrt in Sissach beibehalten, könnte die S9 nicht mehr bis nach Olten verkehren.

2.3. Frage 3: Wird sich der Regierungsrat bei der SBB und den zuständigen nationalen Stellen dafür einsetzen, dass die S9 in Zukunft nicht weiter an Attraktivität verliert, u.a. durch Konkurrenz mit dem Güterverkehr?

Ja, die Kantone BL und SO haben den Wunschfahrplan und die minimalen Anforderungen bei der SBB Infrastruktur und beim Bundesamt für Verkehr deponiert. Zudem haben sie beantragt, den gewünschten Fahrplan im Netznutzungsplan zu sichern. Diese Anträge wurden bisweilen leider noch nicht berücksichtigt. Bei der nächsten Nachführung der Netznutzungspläne werden die Kantone die Eingabe erneut platzieren.

3. Felix Keller: Verkehrserschliessung Allschwil/Schönenbuch

Vor einigen Wochen wurde das neue Verkehrsregime bei der Kreuzung Luzernerring / Burgerfelderstrasse umgesetzt. Die Spurverengung beim Felix Platter-Spital führt nun dazu, dass sich der Verkehr tagsüber bis zum Morgartenring und ins Bachgrabengebiet zurückstaut. Nicht nur die Buslinien 64 und 38 werden dabei in Mitleidenschaft gezogen, sondern auch die Zufahrt zum Autobahnanschluss Luzernerring ist eine Geduldssprobe. Auch die Alternativrouten der Verkehrsanbindung von Allschwil und Schönenbuch an die Hochleistungsstrassen sind derzeit eine Zumutung. Mit der Sperrung der Oberwilerstrasse von Allschwil nach Oberwil ist die Anbindung an die A18 nach Münchenstein nur über Umwege möglich. Mit der Schliessung der Meret Oppenheim-Strasse

ist der Autobahnanschluss Basel-City am besten über Schleichwege durch Quartierstrassen im Gundeli erreichbar. Die Verkehrsanbindung von Allschwil und Schönenbuch an die Hochleistungsstrassen ist somit in alle Richtungen eingeschränkt.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

3.1. Frage 1: Wie beurteilt der Regierungsrat die derzeitige Verkehrsanbindung von Allschwil und Schönenbuch an das übergeordnete Strassennetz (HLS)?

Es werden zwei Punkte angesprochen. Zum einen das neue Verkehrsregime bei der Kreuzung Luzernerring/Burgfelderstrasse in Basel, das nun eine geringere Kapazität aufweist. Dort musste der Kanton Basel-Stadt mehrere Verkehrsunfälle mit Velobeteiligung verzeichnen, einer davon mit tödlichen Unfallfolgen. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Velofahrenden hat der Kanton Basel-Stadt einen Verkehrsversuch angeordnet.

Der zweite Punkt betrifft die Instandstellung der Oberwilerstrasse in Allschwil. Instandstellungsarbeiten an Verkehrsanlagen sind immer mit Behinderungen verbunden, welche niemand gerne hat, auch die Regierung und das ausführende Tiefbauamt nicht. Sie sind jedoch letztendlich zum Erhalt einer funktionierenden der Strasseninfrastruktur und somit zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses notwendig.

Weitere Informationen über den Verkehrsversuch Luzernerring befinden sich auf der Homepage der Abteilung Mobilität des Kantons Basel-Stadt ([Link](#)).

Weitere Informationen über der Fahrbahnerneuerung der Oberwilerstrasse inkl. Verkehrsführung der Umleitung, befinden sich auf der Homepage des Tiefbauamtes ([Link](#)).

3.2. Frage 2: Wie wirkt sich das neue Verkehrsregime bei der Kreuzung Felix Platter-Spital durch den nahezu 7/24-Rückstau beim Kreisel Hegenheimerstrasse/Luzernerering auf die Fahrplanstabilität und Kundenfrequenz der Buserschliessung (Bus 64 / 38) ins Bachgrabengebiet aus?

Der Verkehrsversuch wurde Ende April in Betrieb genommen. Er wird von einer Task-Force begleitet, in welcher auch der Kanton Basel-Landschaft mit dem Tiefbauamt beteiligt ist. Eine quantitative Aussage über die Auswirkungen von Verkehrsversuchen ist jedoch erst nach mehreren Wochen möglich. Erste Erhebungen fanden bereits im Mai statt, weitere folgen im Juni. Führen Rückstaus andernorts zu gefährlichen Situationen oder ist die neue Spuraufteilung mit starken Verspätungen für den öffentlichen Verkehr verbunden, so wird der Verkehrsversuch abgebrochen (siehe auch [Medienmitteilung vom 25.4.2023](#)).

3.3. Frage 3: Was gedenkt der Regierungsrat zu tun, um diese desolote Verkehrssituation zu verbessern?

Siehe Antworten zu Frage 1 und 2.

4. Andreas Dürr: Gesperrte Achsen nach Allschwil

Aus dem Leimental gibt es im Wesentlichen drei Achsen nach Allschwil: i) Von Biel-Benken über Neuwiller, ii) von Oberwil über die Napoleonstrasse und iii) von Binningen über den Neuweilerplatz. Derzeit sind die beiden erstgenannten Achsen gleichzeitig gesperrt, das heisst auf zwei von drei Achsen (!) gelangt man vom Leimental nicht mehr nach Allschwil. Auf der dritten Achse ist das Verkehrsaufkommen entsprechend massiv erhöht, was zu erheblichen Verkehrsstörungen und unerwünschtem und gefährlichem Umweg- und Schleichverkehr führt.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

4.1. Frage 1: Erachtet der Kanton die Funktionalität der Verbindung vom Leimental nach Allschwil (und umgekehrt) als vernachlässigbar, weshalb er keine flankierenden Massnahmen vorgesehen hat?

Es ist korrekt, dass zurzeit in Allschwil auf der Oberwilerstrasse (Napoleonstrasse) eine Baustelle ist, jedoch besteht eine lokale Ausweichalternative, welche ausgeschildert ist und mit höchstens geringen Zeitverlusten einhergeht. Der Verkehr kann den Weg von Oberwil nach Allschwil also normal benutzen.

Für die kantonale Radroute wurde stellenweise ein Provisorium erstellt. Entsprechend ist der Veloverkehr deshalb nicht tangiert.

4.2. Frage 2: Waren die nun gleichzeitigen Bauarbeiten an der Neuweilerstrasse in Biel-Benken und an der Napoleonstrasse in Allschwil derart dringend und unaufschiebbar, dass ein koordiniertes, sprich sequentielles Vorgehen nicht möglich war?

Die Gleichzeitigkeit der beiden Baustellen ist wie folgt begründet: Bei der Oberwilerstrasse (Napoleonstrasse) kam es vor allem aufgrund des freihändigen Landerwerbs immer wieder Verzug, so dass erst im Frühjahr 2023 mit den Arbeiten begonnen werden konnte. Seitens Gemeinde besteht dringender Handlungsbedarf betreffend Sanierung ihrer Gewerke, was eine Durchführung im 2023 unabdingbar machte.

Da der Baustart der Oberwilerstrasse (Napoleonstrasse) im Vorfeld mit grossen Unsicherheiten behaftet war, wurde unabhängig davon die Neuweilerstrasse in Biel-Benken geplant, da auch hier dringender Handlungsbedarf betreffend Infrastruktur bestand.

Mit Blick auf die schlussendlich resultierende, zeitliche Parallelität beider Baustellen wurde im Vorfeld wurde der DTV der Neuweilerstrasse geprüft. Das Ergebnis ergab eine problemlose Verträglichkeit einer gleichzeitigen Durchführung bzw. der Umleitung der doch eher geringen Fahrzeugzahl von der Neuweiler- auf die Oberwilerstrasse (Napoleonstrasse) – trotz der dort bestehenden Baustelle. Die bereits bei Frage 1 erwähnte lokale Umleitung generiert zwar einen kleinen Mehrweg, verläuft aber abgesehen davon problemlos.

4.3. Frage 3: Wie ist die Koordination von Baustellen an übergeordneten Achsen im Kanton organisiert bzw. wie kann sie in Zukunft sichergestellt werden?

Die Baustellen auf den Kantonsstrassen werden einerseits über die Mehrjahresplanung des Tiefbauamtes gesteuert und gleichzeitig finden für die verschiedenen Projekte des Tiefbauamtes, der Gemeinden und der Werke Koordinationssitzungen statt. Bei diesen Koordinationssitzungen ist u.a. das Tiefbauamt als Betreiberin der Strasse dabei und die Polizei als übergeordnetes Organ. Diese Koordination hat sich bestens bewährt. Es ist denn auch nicht so, dass die Gleichzeitigkeit aufgrund einer Fehlplanung oder fehlender Kommunikation entstanden wäre. Vielmehr entstand diese aus den unter Frage 2 genannten Gründen der Dringlichkeit.

5. Martin Dätwyler: Verkehrsmanagement-Massnahmen während Totalsperrung Laufental

Ab Ende 2025 wird auf der Bahnstrecke Basel – Biel ein Halbstundentakt eingeführt. Damit dies möglich wird, muss zwischen Duggingen und Grellingen ein Doppelspurabschnitt erstellt werden. Im Zuge der Bauarbeiten wird eine fünfmonatige Totalsperrung der Bahnlinie von Ende April 2025 bis Ende September 2025 notwendig. Dies stellt angesichts der Tatsache, dass sich die Anbindung über die Strasse bereits heute teils über der Kapazitätsgrenze befindet, eine wesentliche Herausforderung für die verkehrliche Erschliessung des Laufentals dar. Erfreulicherweise wurde zur Erarbeitung eines Bahnersatzkonzeptes eine breit zusammengestellte Arbeitsgruppe ins Leben gerufen. Schon jetzt führt der häufig vorkommende Stau im Eggfluh-Tunnel dazu, dass die Umfahrung via Grellingen benutzt wird und damit das Dorf mit zusätzlichen Emissionen belastet wird. Gleichzeitig führen die nach dem Eggfluh-Tunnel wieder auf die Nationalstrasse einbiegenden

Autos zu zusätzlichem Stau. Diese Situation wird sich während der fünfmonatigen Totalsperrung der Bahnlinie weiter verschärfen.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

5.1. Frage 1: Ist der Regierungsrat bereit – allenfalls gemeinsam mit dem Bundesamt für Strassen – eine Statistik zum Ausweichverkehr beim Eggfluh-Tunnel zu erstellen? Falls ja, bis wann würde eine solche Statistik vorliegen?

Der angesprochene Ausweichverkehr bezieht sich auf Verkehr aus dem Laufental, welcher in der Morgenspitze den Eggfluh-Tunnel via Grellingen umfährt. Der Regierungsrat ist nicht nur bereit, eine solche Auswertung mit den vorhandenen Zählstellen zu erstellen, sondern diese ist bereits beim Tiefbauamt in Erarbeitung und soll bis im Sommer vorliegen. Sie wird der Arbeitsgruppe für die Erarbeitung des Bahnersatzkonzepts zur Verfügung gestellt.

5.2. Frage 2: Ist der Regierungsrat bereit, den Nutzen einer Dosier-Anlage bei der Einfahrt am östlichen Tunnelportal zu prüfen? Wie beurteilt der Kanton den Effekt einer temporären Sperrung der beiden Linksabbieger am Angenstein (Linksabbieger aus dem Laufental nach Aesch und Linksabbieger von Basel / Aesch in Richtung Duggingen) auf den Verkehrsfluss der N18 für die Dauer der Totalsperrung?

Es ist Aufgabe der eingesetzten Arbeitsgruppe, entsprechende Massnahmen (so auch die in der Frage genannten Vorschläge) zu prüfen. Bei der Unterbindung von Verkehrsbeziehungen müssen die Folgen wie allfällige Ausweichverkehre (z.B. via Angensteinerstrasse – Bhf. Aesch – Bahnhofstrasse bei Sperrung des Linksabbiegers nach Aesch beim Angenstein) oder die eingeschränkte Erreichbarkeit von Gemeinden bzw. Gemeindeteilen genau analysiert und gut gegeneinander abgewogen werden. Es ist dabei insbesondere zu prüfen, ob allfällige Ausweichverkehr bewusst als Umleitung für eine beschränkte Zeitdauer signalisiert werden oder bewusst möglichst unterbunden werden sollen. Darüber hinaus ist zu beachten, ob/dass allfällige Dosier-Anlagen mit der Linienführung der Ersatzbusse kompatibel sind.

5.3. Frage 3: Liefern die in Zusammenhang mit dem vom Landrat bewilligten Verpflichtungskredit von 800'000 CHF zur Erarbeitung eines Vor- und Bauprojektes Ausbau Knoten Angenstein (Vorlage 2016/057) durchgeführten Arbeiten weitere Ideen für Verkehrsmanagement-Massnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses während der Totalsperrung der Bahnlinie im Jahr 2025?

Im Rahmen der erfolgten Studien vor ca. fünf Jahren wurden primär Ausbaumassnahmen für den Knoten Angenstein untersucht, aber keine expliziten Verkehrsmanagement-Massnahmen. Grundsätzlich dienen alle bisher erfolgten Studien als Ideen-Pool, sofern deren Grundlagen und Rahmenbedingungen noch ausreichend aktuell sind. In diesem Sinne können auch die damaligen Arbeiten der Arbeitsgruppe als Grundlage dienen.

6. Andi Trüssel: Unterschiedliche Massstäbe bei Kontrollen der Garagenbetriebe

Kontrollen aus Umweltschutzgründen sind notwendig und sollen von den Behörden durchgeführt werden, aber alle müssen vor dem Gesetz gleichbehandelt werden und das ausnahmslos. Ob die Unternehmung einem Verband angehört oder als «wilde» Unternehmung tätig ist.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

Einleitende Anmerkungen

Die Fragen beziehen sich auf umweltrechtliche Betriebskontrollen im Fahrzeug- und Transportgewerbe. Dazu gehören Fahrzeugreparaturbetriebe/Garagen, Karosserie- und Autospritzwerke, Fahrzeughandelsbetriebe, Motorradbetriebe, Transportbetriebe, Werkhöfe (Baufirmen, Kanton/Gemeinden) sowie Landmaschinen- und Baumaschinenreparaturbetriebe. Insgesamt umfasst diese Branche rund 500 registrierte Betriebe im Kanton Basel-Landschaft.

Der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS; www.agvs-upsa.ch) ist der Berufsverband der genannten Branche. Als Dachorganisation unterstützt er die Mitglieder mit Dienstleistungen und Aus- und Weiterbildungen. Zudem fungiert er auch als Ansprechpartner für Behörden.

Im Jahr 1999 hat der AGVS in enger Zusammenarbeit mit vier Kantonen (AG, SO, SG und ZH) das Umwelt-Inspektorat (UWI; <https://www.agvs-upsa.ch/de/autogewerbe/umwelt-inspektorat-uwi>) des AGVS etabliert. Das UWI steht Kantonen und Gemeinden betreffend die Auslagerung von umweltrechtlichen Routinekontrollen zur Verfügung. Der AGVS, vertreten durch das UWI, sorgt dafür, dass die Kontrollen gemäss den geltenden eidgenössischen und kantonalen Vorschriften sowie entsprechend dem Stand der Technik durchgeführt werden. Die Kontrollen umfassen die Bereiche Abwasser, Abfall, Lagerung von wassergefährdenden Flüssigkeiten und Lackiererei. Für die Kontrollen selbst werden vertraglich gebundene Kontrollfirmen eingesetzt. Berechtigt für die Ausführung von Kontrollen sind ausschliesslich Personen, welche die vom AGVS und den kantonalen Behörden durchgeführten Aus- und Weiterbildungskurse absolviert und den «Fachausweis für Betriebskontrollen im Auto- und Transportgewerbe» erworben haben. Gegenwärtig werden in 21 Kantonen und in zwei Städten die Kontrollen basierend auf Zusammenarbeitsverträgen/Vereinbarungen via AGVS/UWI abgewickelt.

Im Zuge einer Fokussierung der Tätigkeiten des Amts für Umweltschutz und Energie (AUE) sowie der Intensivierung der Zusammenarbeit mit Branchenorganisationen wurde per 1. Januar 2011 mit dem AGVS eine Vereinbarung betreffend umweltrechtliche Routinekontrollen im Bereich des Fahrzeug- und Transportgewerbes abgeschlossen. Die Vereinbarung betrifft namentlich die umweltrechtlichen Routinekontrollen bei Betrieben des Fahrzeug- und Transportgewerbes in den Bereichen Abwasser, Abfall, Abluft und Lagerung wassergefährdende Flüssigkeiten. Bei den Kontrollen stehen sowohl bezogen auf den Aufwand, als auch bezogen auf die Umwelrelevanz die gewässerschutzrelevanten Aspekte (Abwasser und Lagerung wassergefährdender Flüssigkeiten) im Vordergrund.

Die Kontrollen werden im Auftrag des AUE durch eine vom AGVS zugelassene Kontrollfirma durchgeführt. Die Betriebe sind in einer Datenbank («FEKO») des AUE erfasst und ein betriebspezifisches Kontrollintervall ist hinterlegt. Das AUE benennt gegenüber dem AGVS in einer Jahresplanung die zu kontrollierenden Betriebe. Die Betriebe sind im Regelfall einem Drei- bis Fünfjahresrhythmus unterstellt. Das bedeutet (bei rund 500 Betrieben im Kanton), dass jährlich rund 120 Betriebe zu kontrollieren sind.

Sollte sich ein Betrieb der Branchenkontrolle nicht anschliessen wollen, wird er durch das AUE direkt kontrolliert. Die bisherigen, gut 10-jährigen Erfahrungen zeigen, dass dies nur in absoluten Einzelfällen der Fall ist. Im Falle von Erkenntnissen aus der allgemeinen Vollzugstätigkeit des AUE oder bei Meldungen und Hinweisen von Dritten werden zudem ausserordentliche Kontrollen durch das AUE durchgeführt.

Werden bei Kontrollen Defizite oder Missstände festgestellt, so ordnet das AUE situationsabhängig Massnahmen (allenfalls mit Umsetzungsfristen) oder Prozessänderungen an. Bei Verstössen gegen die Gewässerschutzgesetzgebung muss von Amtes wegen eine Strafanzeige eingereicht werden.

6.1. Frage 1: Werden die Kontrollen durch das Amt selbst durchgeführt oder werden Externe beauftragt und nach welchen Kriterien werden die zu kontrollierenden Unternehmen und die Kontrolleure ausgesucht?

Aufgrund einer Vereinbarung mit dem Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS), vertreten durch das Umwelt-Inspektorat (UWI) des AGVS, werden die Betriebskontrollen bei den rund 500 Betrieben des Fahrzeug- und Transportgewerbes im Kanton Basel-Landschaft grossmehrheitlich durch eine vom AGVS zugelassene Kontrollfirma durchgeführt. Die gleiche Praxis verfolgen nebst dem Kanton Basel-Landschaft auch 20 weitere Kantone (teilweise seit 1999, im Falle des Kantons Basel-Landschaft seit 2011). Es handelt sich demzufolge um eine langjährige, gut etablierte und im Sinne des Umweltschutzes auch um eine erfolgreiche Zusammenarbeit mit dem Branchenverband.

Berechtigt für die Ausführung von Kontrollen sind ausschliesslich Personen, welche die vom AGVS und den kantonalen Behörden durchgeführten Aus- und Weiterbildungskurse absolviert und den «Fachausweis für Betriebskontrollen im Auto- und Transportgewerbe» erworben haben. Betriebe, welche sich nicht der Branchenkontrolle anschliessen wollen, werden direkt durch Fachpersonen des Amtes für Umweltschutz und Energie kontrolliert.

Es werden periodisch alle rund 500 Betriebe des Fahrzeug- und Transportgewerbes im Kanton Basel-Landschaft kontrolliert. Die Betriebe sind im Regelfall einem Drei- bis Fünfjahresrhythmus unterstellt. Das bedeutet (bei rund 500 Betrieben im Kanton), dass jährlich rund 120 Betriebe zu kontrollieren sind. Bei Betrieben, bei welchen Defizite vorhanden waren, werden die Kontrollintervalle reduziert. Werden bei Kontrollen Defizite oder Missstände festgestellt, so ordnet das AUE situationsabhängig Massnahmen (allenfalls mit Umsetzungsfristen) oder Prozessänderungen an.

6.2. Frage 2: Kann es sein, dass in einem mir bekannten Fall einer Verbands Garage, für ein Palett mit alten Pneus ausserhalb der Garage, ein Verweis ausgestellt wurde und bei einer Nicht-Verbands Garage nicht mal kontrolliert wurde, obwohl beim Vorbeifahren unübersehbar, der ganzen Fassade entlang alte Pneus gestapelt sind?

Es werden periodisch alle rund 500 registrierte Betriebe des Fahrzeug- und Transportgewerbes im Kanton Basel-Landschaft kontrolliert. Dies unabhängig davon, ob ein Betrieb einem Verband angeschlossen ist oder nicht. Die Kontrollen erfolgen typischerweise im Abstand von drei bis fünf Jahren. Eine Betriebskontrolle dokumentiert aber lediglich den Zustand zum Zeitpunkt der Kontrolle (Momentaufnahme). Im Idealfall werden durch die Betriebe alle umweltrechtlichen Massnahmen kontinuierlich und umfassend umgesetzt. Durch Betriebskontrollen kann nicht vollumfänglich ausgeschlossen werden, dass es beispielsweise bei einzelnen Betrieben zu einer nicht-konformen Lagerung von Reifen kommt.

Im Falle von Meldungen und Hinweisen von Dritten werden ausserordentliche Kontrollen durch das AUE durchgeführt. Dadurch können Defizite und Missstände – losgelöst von Erkenntnissen aus ordentlichen Betriebskontrollen – rasch angegangen und behoben werden.

6.3. Frage 3: Scheut man den Aufwand bei solchen Firmen und will keine «Baustelle» aufmachen?

Es werden alle Betriebe des Fahrzeug- und Transportgewerbes im Kanton Basel-Landschaft gleich behandelt. Ziel der Betriebskontrollen ist die Sicherstellung des umweltgerechten Umgangs mit betrieblichem Abwasser und Abfall sowie betreffend Lagerung von wassergefährdenden Flüssigkeiten und Stoffen.

7. Peter Hartmann: Faktencheck zur Mutation Zonenvorschriften Landschaft in Muttenz

Am 18. Juni 2023 gibt es in Muttenz eine Urnenabstimmung zum Referendum gegen die an der Gemeindeversammlung vom 13. Dezember 2022 beschlossene Mutation der Zonenvorschriften Landschaft. Die Mutation ermöglicht mit den entsprechenden planerischen Grundlagen die Errichtung einer Windkraftanlage im Gebiet Hardacker (auf dem Gelände der heutigen Kompostierungs-

anlage zwischen Autobahn A2 und Rangierbahnhof. Das Referendumskomitee führt zahlreiche Argumente gegen die Mutation auf und bezieht sich dabei auch auf angebliche Aussagen der Regierung. Nachfolgend werden drei Behauptungen des Referendumskomitees aufgeführt.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

Sind die die Behauptungen des Referendumskomitees korrekt?

7.1. Frage 1: «Der festgeschriebene Mindestabstand von 700 Metern einer Windenergieanlage zum Siedlungsgebiet darf im Kanton Basel-Landschaft nie unterschritten werden.»

Weder der kantonale Richtplan noch das Raumplanungsrecht auf Kantons- bzw. Bundesebene sehen eine derartige Einschränkung vor. Der Bundesrat hat sich am 30. August 2017 zu einer Motion von Nationalrat De Courten (17.3473 vom 14. Juni 2017) geäussert, der einen Mindestabstand verbindlich eingefordert hat. In seiner Antwort kam der Bundesrat zum Ergebnis: «Die massgebliche Beurteilungsgrundlage für den Abstand von Windenergieanlagen zu Siedlungsgebieten in der Schweiz ist Anhang 6 der Lärmschutzverordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV; SR 814.41)». Auch der Landrat hat sich am 31. Oktober 2017 zum gleichlautenden Postulat geäussert und das Postulat in der Folge abgeschrieben (2017/083). Einschlägig sind damit die Anforderungen der Lärmschutzverordnung bzw. das Aufzeigen von deren Einhaltung.

7.2. Frage 2: «Die kantonalen Vorschriften, wie sie im Richtplan (KRIP) aufgeführt sind, werden nicht eingehalten.»

Im Gebiet «Hard» ist nun noch eine Windkraftanlage geplant. Auch wenn der Kantonale Richtplan von «Windparks mit in der Regel mindestens drei gleichartigen Windkraftanlagen» ausgeht, stellt dies, dem Wortlaut des Planungsgrundsatzes entsprechend, keine ausschliessende Bedingung für eine kommunale Planung dar. Entscheidend sind vielmehr die Gründe für ein Abweichen von der Regel.

7.3. Frage 3: «In Muttenz würde mit einem Windkraftwerk die Grundwasserversorgung in Mitleidenschaft gezogen.»

Das Areal der vorgesehenen Windkraftanlage liegt ausserhalb rechtskräftiger Grundwasserschutzzonen, dafür im Gewässerschutzbereich Au. Es gelten die kantonalen und eidgenössischen Vorgaben.

8. Rolf Blatter: Ausschreibung komplexer Bauvorhaben

Der Kanton BL ist ein wichtiger und grosser Bauherr, der immer wieder grosse und spannende Bauvorhaben plant und realisiert. In der Regel kann der Kanton das nicht in eigener Kraft stemmen, sondern sucht auf dem freien Markt Unterstützung sowohl für die Planung als auch für die Ausführung der teilweise sehr komplexen Bauprojekte. Regelmässig werden u.a. über die Plattform simap.ch solche Ausschreibungen publiziert - inklusive aller Vorgaben bezüglich der inhaltlichen Gestaltung, der technischen Lösungen – inklusive Unternehmervarianten, der Kosten und der Termine. Ausgeschrieben werden die Arbeiten teilweise als Einzelleistungen gemäß SIA oder auch als Gesamtleistung als Totalunternehmer. Wohlverstanden investieren die freien Unternehmer enorm viel Zeit und Geld in die Erstellung entsprechender Angebote - ohne dass diese Arbeiten monetär honoriert würden. Im Einzelfall sind die Abklärungen zur Erstellung eines Angebots für ein komplexes Bauvorhaben derart aufwendig und in der zur Verfügung gestellten Zeit gar nicht machbar - was sich auch daran ablesen lässt, dass nur ganz wenige Anbieter sich überhaupt dazu überwinden können, ein Angebot zu erstellen und fristgerecht einzureichen.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

8.1. Frage 1: Nach welchen Kriterien wird bemessen, welche Zeit den interessierten Unternehmen für die Erarbeitung von Angeboten zur Verfügung gestellt werden soll?

Grundsätzlich gilt, dass die Bemessung der Bieterfrist (Zeit, die zur Angebotserstellung eingeräumt wird) der Aufgabenstellung und Komplexität der Ausschreibung, respektive der anzubietenden Leistung angepasst sein soll. Dabei gelten folgende Richtwerte: Im Einladungsverfahren ist in der Regel ein Zeitraum von 20 bis 30 Tagen vorzusehen, im offenen Verfahren von mindestens 30 Tagen. Untersteht ein Verfahren gar den Regelungen des GPA (GATT / WTO-Übereinkommen), ist eine Bieterfrist von mindestens 41 Tagen verbindlich vorgegeben. Die Mindestfrist von 41 Tagen darf unter Berücksichtigung der anzubietenden Leistung etc. überschritten werden, in dem den Unternehmungen mehr Zeit zur Ausarbeitung ihrer Angebote zur Verfügung gestellt wird. Die vorgenannten Zeitspannen finden sich als Empfehlungen in der Fibel «ABC des Beschaffungswesens», wie auch im neu geschaffenen Leitfaden für öffentliche Beschaffungen «TRIAS».

Unabhängig davon gilt stets, dass die Fristen für alle am Verfahren Beteiligten identisch sein müssen.

Zu beachten ist, dass der Entscheid über die Fristansetzung – sofern keine zwingenden Bestimmungen vorliegen – zwar in Absprache mit der Zentralen Beschaffungsstelle erfolgt, indes immer im Ermessen des Bedarfsträgers liegt.

8.2. Frage 2: Welche Massnahmen sieht die Regierung, um die Anzahl der Anbieter erhöhen und somit den Wettbewerb besser spielen lassen zu können?

Die Palette möglicher Massnahmen, um die Anzahl der Anbieter zu erhöhen, ist im öffentlichen Beschaffungswesen limitiert. Dies ist auf die Gründe zurückzuführen, aus welchen die Anbieter kein Angebot einreichen: Beispielsweise ist im Sektor Tiefbau, in dem die öffentliche Hand als Auftraggeberin einen Anteil von rund 70 Prozent des Gesamtauftragsvolumens generiert, generell festzustellen, dass für Planungs- wie für Bauleistungen nur sehr wenige Angebote eingereicht werden. Als mögliche Gründe werden eine gute Auslastung sowie der Arbeitsvorrat in den Unternehmungen angegeben. Ebenfalls eine Rolle spielen kann der Zeitraum, in welchem die Leistung erbracht werden müsste oder – leider auch vermehrt spürbar – es fehlen den potentiellen Offerenten die personellen Ressourcen (Fachkräftemangel).

Eine mögliche Massnahme, die im Bereich der öffentlichen Beschaffung eingesetzt werden könnte, wäre eine «Vorankündigung». So könnte auf der Webplattform simap.ch eine Mitteilung publiziert werden, zu welchem Zeitpunkt X die Publikation einer Ausschreibung unter Angabe von Ausführungszeitraum sowie von Leistungswerten beabsichtigt ist.

9. Andi Trüssel: Plakatierung vor Wahlen/Abstimmungen

Im Vorfeld von Wahlen und Abstimmungen können diesbezügliche Plakate - Abbildung von Kandidierenden, Argumente und Bilder pro respektive kontra eine Sache – in den Gemeinden des Kantons nach spezifischen Vorgaben aufgemacht werden. Rund um die Thematik der Plakatierung treten verschiedene Phänomene auf, die darauf zielen, nicht genehme Kandidierende respektive die Meinung der Andersdenkenden durch Zerstören oder Entfernen der entsprechenden Plakate, die Meinungsbildung der Bevölkerung zu beeinflussen. Drohungen längst vor dem Termin der Plakatierung, die Plakate der Gegnerschaft umgehend nach dem Anbringen entfernen zu wollen, sind nicht selten.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Sicherheitsdirektion (FF) und die Landeskantlei (MB) beantwortet.

9.1. Frage 1: Kann sich der Regierungsrat vorstellen, eine diesbezügliche kantonsweite Sensibilisierungskampagne im Sinne des Respekts vor fremdem Eigentum, respektive der anderen Meinungen, durchzuführen?

Bisherige Erfahrungen haben gezeigt, dass bei Sensibilisierungskampagnen mit klassischer Werbung der Aufwand häufig hoch und die Wirkung relativ bescheiden ist. Deshalb möchte der Regierungsrat auf eine breit angelegte Kampagne verzichten. Der Regierungsrat wird aber eine Information verbreiten mit dem Aufruf, die Plakate stehen zu lassen und diese nicht zu beschädigen. Zudem wird auf die Strafbarkeit allfälliger Vergehen hingewiesen werden.

9.2. Frage 2: Welche Möglichkeiten bleiben den Geschädigten? Die Plakate sind deren Eigentum und sind kostenintensiv (Art. 137 StGB)?

Der Eigentümer oder die Eigentümerinnen von Wahl- oder Abstimmungsplakaten, die beschädigt oder entfernt werden, können bei der Polizei Basel-Landschaft Anzeige wegen Sachbeschädigung (Art. 144 StGB: Verunstalten, Beschädigen, Zerstören oder auch Überkleben) bzw. Unrechtmässiger Aneignung, ev. Sachentziehung (Art. 137 oder 141 StGB: Entfernen, Wegnahme) erstatten. Es handelt sich dabei wegen des geringfügigen Werts eines Plakats (weniger als CHF 300.--) lediglich um Übertretungen und Antragsdelikte. Deshalb muss der Strafantrag von der berechtigten Person gestellt werden, das ist in aller Regel die Partei bzw. die Person, die sich mit dem Plakat zu einer Wahl stellt. Da es sich bei diesen Taten in aller Regel um «Nacht-und-Nebel-Aktionen» handelt, sind leider die Aussichten zur Ermittlung der Täterschaft und damit auch zur Erlangung von Schadenersatz eher gering, wenn keine konkreten Beobachtungen oder Hinweise vorliegen. Verunstaltungen von Wahlplakaten können allenfalls auch als Ehrverletzungsdelikte (Üble Nachrede, Art. 173 StGB, Verleumdung, Art. 174 oder Beschimpfung, Art. 177 StGB) angezeigt werden, wenn eine abgebildete Person durch Verunstaltung des Plakats in ihrer Geltung als ehrbarer Mensch verletzt.

9.3. Frage 3: Ist es aus rechtlicher Sicht ausgeschlossen, dass vorliegende Täterfotos vom Ort des Geschehens wie auch Auto Nummern, als Beweismaterial zugelassen werden könnten?

Soweit für die fotografierten Personen nicht erkennbar ist, dass sie oder ihr Fahrzeug fotografiert wird, sind Aufnahmen von ihnen, auch wenn sie in der Öffentlichkeit gemacht wurden, als Persönlichkeitsverletzung einzustufen und darum datenschutzrechtlich grundsätzlich nicht zulässig. Ihre Berücksichtigung in einem Strafverfahren ist deshalb aber nicht a priori ausgeschlossen. Neben weiteren Voraussetzungen lässt die Rechtsprechung deren Verwendung aber in der Regel nur zu, wenn sie dazu dient, *schwere* Straftaten aufzuklären (Art. 141 Abs. 2 StPO), zu denen die in Frage kommenden Delikte eher nicht zählen (vgl. dazu etwa BGE 146 IV 226, E. 4 und 147 IV 16, E. 7.3).

Anders als wenn den Interessen der fotografierten Personen lediglich der Strafanspruch des Staates gegenüberstünde, treten bei der Beschädigung von Wahlplakaten zusätzlich die privaten Interessen der Geschädigten hinzu, was im Zuge einer Güterabwägung berücksichtigt werden müsste. Wer Fotografien von Straftaten macht, kann auch Interessen von Dritten wahrnehmen und diese wiederum können sich auch auf den Schutz von Sachen richten (Urteil des Bundesgerichts vom 1. Februar 2023, 6B_1133/2021, E. 2.4.2 f.). Die Verwertung privater Fotografien von Straftaten ist damit nicht grundsätzlich ausgeschlossen und muss im Einzelfall überprüft werden.

Personen, die Geschehnisse im Zusammenhang mit beschädigten oder entfernten Plakaten beobachtet haben, können sich zudem auch als Zeuginnen oder Zeugen zur Verfügung stellen.

10. Tania Cucè: Auswertungsergebnisse Mitarbeitenden-Gespräche 2021/2022

Im Regierungsbulletin vom 2. Mai 2023 wurde darüber informiert, dass der Regierungsrat den Auswertungsbericht zu den Ergebnissen der Mitarbeitendengespräche 2021/2022 (MAG) zur Kenntnis genommen hat.

Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Finanz- und Kirchendirektion beantwortet.

10.1. Frage 1: Wird der Auswertungsbericht den Mitarbeitenden zur Kenntnis gebracht, bzw. wie sieht der Kreis der darüber informierten Personen aus?

Beim MAG-Auswertungsbericht handelt es sich um einen internen Bericht mit vertraulichen Daten. Dies wurde im RRB 2022-536 vom 29. März 2022 schriftlich festgehalten. Er stellt ein Führungsinstrument für den Regierungsrat dar. Dieser Bericht wird seit 10 Jahren erstellt und so verteilt. Dies hat sich bewährt. Aufgrund der internen Analysen, Auswertungen und Empfehlungen ist dieser Bericht nicht für die Öffentlichkeit geeignet.

Der MAG-Auswertungsbericht durchläuft den ordentlichen politischen Prozess. Die ABP erhielt im Rahmen des MB den ganzen Bericht.

Die Personalkommission wurde am 16.4. über die Ergebnisse des MAG-Auswertungsberichts informiert und hatte die Möglichkeit, Fragen dazu zu stellen.

Das Personalamt empfiehlt den Anstellungsbehörden im Bericht jeweils, ihre Ergebnisse zu prüfen und die sich wiederholenden Auffälligkeiten vertieft zu analysieren und wo notwendig Massnahmen zu ergreifen. Die Anstellungsbehörden haben damit die Verantwortung und die Möglichkeit, den Kreis der informierten Personen auszuweiten.

10.2. Frage 2: Wird der Bericht, bzw. die Auswertung der Mitarbeitendengespräche veröffentlicht?

Der Bericht wird nicht veröffentlicht, da es sich um einen internen Bericht mit vertraulichen Daten handelt.

10.3. Frage 3: Falls die Resultate der Auswertung nicht veröffentlicht werden: weshalb nicht?

Dies wurde mit dem Regierungsratsbeschluss RRB 2022-536 vom 29. März 2022 festgelegt. Die Daten sind nicht geeignet für eine Diskussion in der Öffentlichkeit. Die Berichte und Auswertungen liegen allen Anstellungsbehörden vor und der Regierungsrat möchte, dass diese in deren Hoheit bleiben.

Beilage zu Frage 7:

- Auszug aus den Erläuterungen zur kommunalen Abstimmung vom 18. Juni 2023 (Seiten 1, 7, 8, 9) und Flyer «Nein zum Monster in Muttenz» - dieser Flyer wurde am 2. Juni 2023 durch die Post in alle Briefkästen in Muttenz verteilt

Liestal, 6. Juni 2023

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin: Kathrin Schweizer

Die Landschreiberin: Elisabeth Heer Dietrich