

## Vorlage an den Landrat

**Fragestunde der Landratssitzung vom 30. September 2021**  
2021/571

vom 28. September 2021

### **1. Andreas Bammatter: Endstation Bachgraben! - Wo bleibt die Verlässlichkeit? Oder ist das Programm?**

Der Fahrplan 2022 sah eine Verlängerung der Buslinie 64 ins St. Johann vor. Daraus wird nun doch nichts. Allschwil Bachgraben ein Wirtschaftsentwicklungsgebiet von Nationaler Bedeutung wird wieder einmal verkehrstechnisch auf saloppe Art beschnitten.

#### **Beantwortung der Fragen**

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

#### **1.1. Frage 1: Ist sich die Regierung bewusst, was mit solchen Aussagen "Bus 64 - Endstation Bachgraben" für ein Imageschaden angerichtet wird?**

Die Verlängerung der Linie 64 kann nicht wie vorgesehen bereits per Fahrplanwechsel im Dezember 2021 umgesetzt werden.

Es besteht aktuell noch das Grundproblem, dass beide Kantone zwar auf vier Jahre planen und diese Planungen auch abstimmen, BL jedoch einen mit der Planung korrespondierenden vierjährigen Finanzierungsmodus kennt (Genereller Leistungsauftrag GLA), während in BS die Finanzierung losgelöst vom ÖV-Programm dem jährlichen Budgetprozess unterliegt.

Der ÖV hat aufgrund der Coronapandemie immer noch deutlich weniger Fahrgäste und kämpft deshalb mit Einnahmeausfällen. Vor diesem Hintergrund musste BS die Einführung neuer Angebote priorisieren, um das Defizit im öffentlichen Verkehr nicht zusätzlich zu vergrössern und die Budgetvorgaben einhalten zu können. Davon betroffen sind auch kantonsgrenzüberschreitende Angebote, die sowohl im GLA BL als auch im ÖV-Programm BS enthaltenen sind und zur Umsetzung vorgesehenen waren.

Diese Angebote wurden aufgrund der finanziellen Ausgangslage in BS im Sommer 2021 nochmals gemeinsam überprüft und priorisiert. Ziel war es, trotz fehlender Mittel möglichst viele Angebote wie vorgesehen umsetzen zu können. Mit einem weniger umfangreichen Ausbau der Linie 37 sowie mit einer späteren Einführung der Verlängerung der Linie 64 kann BS die notwendigen Einsparungen erzielen und das Buskonzept «Birsstadt Nord» kann weitestgehend gemäss 9. GLA umgesetzt werden. Entscheidend ist, dass – wie seitens Basel-Stadt explizit erklärt – erstens der Bus 64 lediglich ein Jahr zurückgestellt ist und zweitens die Absichtserklärung bezüglich Erschliessung Bachgraben in keiner Weise tangiert ist.

**1.2. Frage 2: Welchen Zusagen bzgl. Verkehrsinfrastruktur können wir zukünftig noch trauen, wenn eine nach der anderen wieder ins nächste Jahrtausend verschoben wird?**

Die Planung künftiger Verkehrsinfrastrukturen werden wie bereits unter Antwort zu Frage 1 festgehalten durch die spätere Einführung der Verlängerung der Linie 64 nicht tangiert.

**1.3. Frage 3: Was gedenkt der Regierungsrat zu tun, dass diese Aussage "Verlängerung der Buslinie 64 ins St. Johann" bis zum 1.1.2022 zusammen mit dem Kt. BS verbindlich realisiert wird?**

Die zuständigen Stellen in den Kantonen BS und BL haben vereinbart, dass die Verlängerung der Linie 64 um ein Jahr zurückgestellt wird. Das wurde auch seitens Basel-Stadt im Nachgang zur medialen Berichterstattung noch einmal explizit so bestätigt. Die Umsetzung ist auf Fahrplanwechsel im Dezember 2022 terminiert. Eine Einführung bereits auf Fahrplanwechsel im Dezember 2021 ist mit den finanziellen Vorgaben in BS nicht zu vereinbaren. Es ist aber klar, dass BL die Verlängerung der Linie 64 so rasch wie möglich umsetzen will, entsprechend dem Landratsbeschluss zum 9. GLA.

**2. Thomas Noack: Wendeplatz Buslinie 70 in Bubendorf**

Diverse Kurse der Linie 70 wenden derzeit bei der Industrie Süd auf dem Areal der Bachem AG. Diese Kurse stellen für die Bubendorfer Bevölkerung und die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen eine wichtige Taktverdichtung im Angebot zu den Spitzenzeiten am Morgen und am Abend dar und sollten unbedingt auch längerfristig weitergeführt werden.

**Beantwortung der Fragen**

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

**2.1. Frage 1: Steht der Wendeplatz angesichts der derzeitigen Bauarbeiten und der Ausbaupläne der Bachem AG weiterhin und auch längerfristig zur Verfügung?**

Der Wendeplatz steht nicht mehr zur Verfügung. Der Vertrag wurde auf Ende 2021 gekündigt.

**2.2. Frage 2: Gibt es allenfalls Alternativen, falls dieser Wendeplatz in Zukunft nicht mehr zur Verfügung stehen würde?**

Es konnte nach intensivem Prüfen von Alternativen mit einem Grundeigentümer eine Übergangslösung gefunden werden. Bis Ende 2023 werden die Busse auf dem Privatgrundstück wenden können. Für die Zeit ab 2024 sucht das Tiefbauamt weiterhin nach einer geeigneten Lösung im Eigentum der öffentlichen Hand. Kann keine definitive Lösung gefunden werden, müssen die Kurse Liestal–Bubendorf entweder eingekürzt oder verlängert werden.

**3. Thomas Noack: Kapazitätsgrenze der Kreuzung beim Bad Bubendorf, Konsequenzen für den Busbetrieb der Linien 70 und 71**

Bedingt durch die Baustelle der Waldenburgerbahn kommt es in den letzten Wochen beim Bad Bubendorf immer wieder zu längeren Staus. Diese betreffen nicht nur den Automobilverkehr, sondern immer gleichzeitig auch den Busverkehr der Linien 70 und 71, da dieser auf der gleichen Fahrspur geführt wird. Für die Passagiere aus dem hinteren Frenkental gibt es keine Ausweichmöglichkeit und mit den staubedingten Verspätungen lassen sich auch die Anschlüsse an die Bahn in Liestal nicht mehr gewährleisten. Dies ist für die Zeit der Baustelle ärgerlich, lässt sich aber vermutlich auch mit grossen Anstrengungen (der Verkehr wird heute bereits mit vier oder fünf Verkehrswachen geregelt) nicht vermeiden. Viel mehr Sorge macht mir aber, dass die derzeitige Verkehrsführung sich nicht wesentlich von der definitiven Variante unterscheidet. Diese wird dann zusätzlich noch durch die Querung der Waldenburgerbahn belastet. Zudem wurden diese Woche auch weitere Ausbaupläne der Bachem AG bekannt, welche in naher Zukunft ein weiteres zusätzliches Verkehrsaufkommen auf diese Kreuzung bringen werden.

## Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

### 3.1. **Frage 1: Ist sich die Regierung bewusst, dass die Kapazitätsgrenze der Kreuzung beim Bad Bubendorf erreicht ist und sich diese Situation in Bezug auf die Verkehrsführung im Endzustand ab 2022 dauerhaft noch weiter verschlechtern wird?**

Selbstverständlich war der Regierung bewusst, dass die Kapazitätsgrenze am Knoten Bad Bubendorf erreicht ist (siehe auch Beantwortung Vorstoss 2018-781). Wie aus den Plänen für den Endzustand ersichtlich ist, lässt sich der frühere Zustand sowie der Bauzustand in keiner Weise mit dem Endzustand vergleichen. Mit dem Endzustand werden im Wesentlichen folgende leistungssteigernde Massnahmen umgesetzt:

- Steuerung der Lichtsignalanlage wird optimiert (u.a. Stauüberwachung, Buspriorisierung und zusätzlichen Grünzeiten vor und nach der Tramdurchfahrt)
- Verlängerung des Rechtsabbiegestreifens in Fahrtrichtung Bubendorf (Geradeausverkehr Richtung Waldenburg wird nicht mehr blockiert)
- Für das Linksabbiegen in Richtung Liestal stehen neu zwei Fahrstreifen zur Verfügung, was zu einer erheblichen Kapazitätssteigerung führt.

Im Vergleich zum alten Zustand hat der Knoten Bad Bubendorf mit der neuen Verkehrsführung im Endzustand eine erheblich höhere Kapazität. Der heutige sowie der prognostizierte Verkehr (inkl. Mehrverkehr Bachem) kann künftig mit einer ausreichenden Verkehrsqualität abgewickelt werden. Mit der Kapazitätssteigerung am Knoten Bad Bubendorf wird künftig der Drei Linden Kreisel (Migros Kreisel) der leistungsbestimmende Knoten sein. Die Kapazitätsgrenze dürfte zweitweise überschritten werden und der Rückstau bis in den Knoten Bad-Bubendorf reichen, was die Leistungsfähigkeit desselben mindert. Darum werden derzeit kapazitätssteigernde Massnahmen am Kreisel Drei Linden geprüft und ein erster Austausch mit der Gemeinde hat bereits stattgefunden.

### 3.2. **Frage 2: Wurden bereits Entlastungsmöglichkeiten (dauerhafte Verkehrsführung über die Grünenstrasse wie während der Bauzeit, Bau eines Kreisels mit Verlegung der Hauptstrasse von Bubendorf oder andere) angedacht?**

Die Entlastungsmöglichkeit via Grünenstrasse steht im Endzustand weiterhin zu Verfügung. Wie während der Bauzeit die Verkehrsbeziehungen am Knoten Bad-Bubendorf dauerhaft zu unterbinden und den Verkehr via Grünenstrasse zu führen, ist als Option grundsätzlich denkbar. Da aber die Kapazität am künftigen Knoten Bad-Bubendorf ausreichend ist und künftig der Kreisel Drei Linden kapazitätsbestimmend ist, wird bis auf weiteres darauf verzichtet.

Mit anderweitigen Massnahmen wie z.B. einer Über- und Unterführung könnte die Kapazität am Knoten Bad Bubendorf ebenfalls erhöht werden. Allerdings sind die Kosten extrem viel höher, als die vorgesehenen Massnahmen; zudem ist die Wirkung fraglich, da ja wie bereits erwähnt, andere Verkehrselemente wie der Kreisel Drei Linden kapazitätsbestimmend werden.

### 3.3. **Frage 3: Wenn Nein, was wäre ein mögliches Vorgehen und wer müsste aktiv werden, um eine dauerhaft gute Lösung zu suchen?**

Der Regierungsrat ist überzeugt, dass mit den gewählten Massnahmen am Knoten Bad-Bubendorf der Verkehr dauerhaft in ausreichender Qualität abgewickelt werden kann.

Statt der isolierten Betrachtung des Knotens Bad Bubendorf, ist es wichtiger, die Interaktionen zwischen den Knoten zu erkennen und wie sich die Leistungssteigerung am Knoten Bad-Bubendorf auf andere Knoten auswirken. Dies wurde von den Fachleuten erkannt und entsprechend werden derzeit leistungssteigernde Massnahmen am Kreisel Drei Linden geprüft. Zudem wird nach Inbetriebnahme des erneuerten Knotens Bad Bubendorf ein Monitoring erfolgen, um die Wirkung der erfolgten Massnahmen zu prüfen, die Leistungsreserven zu bestimmen sowie die Interaktionen zwischen dem Knoten Bad-Bubendorf und Kreisel Drei Linden im Detail festzustellen. Aus den Erkenntnissen des Monitorings können anschliessend, wenn nötig, zeitnahe Optimierungen sowie

weiter Massnahmen eingeleitet und bei Bedarf der Ausbau des Kreisels Drei Linden priorisiert werden.

#### **4. Jan Kirchmayr: Verschobene Verlängerung der Buslinie 37**

Im Rahmen der Fahrplanvernehmlassung kommunizierte der Kanton Basel-Landschaft, dass die Buslinie 37 nicht wie im 9. Generellen Leistungsauftrag für den Öffentlichen Verkehr beschlossen bis in die Gartenstadt (in der HVZ bis nach Bahnhof Dornach-Arlesheim) verlängert wird. Mit der Verlängerung der Buslinie 37 hätte das westliche Dreispitzareal einerseits eine westliche Erschliessung erhalten und andererseits würde die Buslinie 63 aufgehoben werden. In der Fahrplanvernehmlassung teilte der Kanton mit, dass aufgrund fehlender finanzieller Mittel des Kantons Basel-Stadt die Buslinie nur in der Hauptverkehrszeit bis zum Bahnhof Dornach-Arlesheim geführt wird. Zu den restlichen Zeiten fährt die Buslinie lediglich auf der Strecke Aeschenplatz-Dreispitz-Leimgrubenweg und wird wohl eine der kürzesten Buslinien in der Region. Es ist bedauerlich, fällt die dauerhafte Verlängerung der Buslinie 37 bis in die Gartenstadt weg und damit auch die westliche Erschliessung des Dreispitzareals während der Nebenverkehrszeiten.

#### **Beantwortung der Fragen**

Die Fragen werden von der Bau- und Umweltschutzdirektion beantwortet.

##### **4.1. Frage 1: Auf wann wird die im GLA beschlossene und vom Kanton Basel-Stadt vorerst verhinderte Verlängerung der Buslinie 37 bis in die Gartenstadt umgesetzt?**

Die Linie 37 wird per Fahrplanwechsel im Dezember 2021 zwischen Aeschenplatz und Gartenstadt weniger umfangreich ausgebaut als ursprünglich vorgesehen. In einer ersten Phase wird auf die ganztägige Verlängerung bis Gartenstadt verzichtet. In den Nebenverkehrszeiten werden die Busse deshalb weiterhin am Leimgrubenweg enden. In den Hauptverkehrszeiten werden die Busse über die Gartenstadt hinaus bis Dornach im 15'-Takt verkehren.

Ein verbindliches Datum für die Verlängerung der Linie 37 auch zu den Nebenverkehrszeiten bis Gartenstadt wurde zwischen BS und BL noch nicht vereinbart. Massgeblich ist hier auch die Siedlungs- und Nachfrageentwicklung.

##### **4.2. Frage 2: Welchen Einfluss hat die fehlende dauerhafte Anbindung des westlichen Dreispitzareals an den öffentlichen Verkehr für die Entwicklung dieses Gebietes?**

Durch eine ganztägige Bedienung des Abschnitts Leimgrubenweg–Gartenstadt hätten in einer Anfangsphase insbesondere Fahrgastpotenziale in BS abgedeckt werden können. Hier ist das Dreispitzareal bereits weiterentwickelt. Südlich davon auf der Seite BL ist die Entwicklung hingegen noch nicht gleich weit fortgeschritten. Die Entwicklungen sind durch den weniger umfangreichen Ausbau der Linie 37 nicht gefährdet. Das Angebot der Linie 37 kann rasch bedarfsgerecht erweitert werden.

##### **4.3. Frage 3: Welche Mehrkosten würden dem Kanton Basel-Landschaft entstehen, wenn er die im GLA beschlossene Verlängerung aus eigener Tasche bezahlen würde? Schliesslich wäre es lediglich die Strecke Leimgrubenweg-MFP, die auf baselstädtischem Boden liegt und gemäss dem Territorialprinzip vom Kanton Basel-Stadt bezahlt werden müsste.**

Die Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG ([SGS 480.1](#)) sieht keine Kostenübernahme von Leistungen im anderen Kanton vor. Entsprechend wurde nicht berechnet, welche Mehrkosten dem Kanton BL entstanden wären, wenn er die Kosten für den städtischen Abschnitt Leimgrubenweg bis Kantongrenze übernommen hätte.

## **5. Christina Jeanneret-Gris: Teststrategie in den öffentlichen Schulen im Kanton Basel-landschaft**

In verschiedenen Privatschulen werden regelmässig obligatorische Corona-Spucktests durchgeführt, nicht so in den öffentlichen Schulen. Freiwilliges Testen ist unsicher, unsinnig und nicht Kosten effizient. Auch die Maskenpflicht wird unterschiedlich gehandhabt. Es ist bekannt, dass auch Kinder schwer an Corona erkranken können, insbesondere wenn sie unter einer Immunsuppression leiden. Ebenso sind Long - Covid Erkrankungen beschrieben worden. Die Impfungen sind für Kinder unter 12 Jahren noch nicht zugelassen. Es ist bekannt, dass entgegen der initialen Meinung des Bundesamtes für Gesundheit, Kinder sehr wohl zur Verbreitung der Pandemie beitragen (siehe auch kürzlicher Fall eines falsch negativen Tests bei einem Schulkind im Kanton Bern).

### **Beantwortung der Fragen**

Die Fragen werden von der Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion beantwortet.

#### **5.1. Frage 1: Aus welchem Grund werden Spuckteste in den öffentlichen Schulen nicht obligatorisch durchgeführt, insbesondere in den Unterstufen?**

Das Konzept des Projekts «[Breites Testen Baselland](#)» wurde entsprechend den Vorgaben des Bundesamtes für Gesundheit (BAG) entwickelt und diesem vor Projektstart unterbreitet. Dieses Konzept basiert auf einer freiwilligen Teilnahme, sowohl von Mitarbeitenden in Betrieben oder der Verwaltung, als auch von Schülerinnen und Schülern. Eine allfällige «Teilnahme-Verpflichtung» nur für einen bestimmten Bereich (z.B. «Unterstufe in der Schule») würde neben rechtlichen Problemstellungen auch grundsätzliche Fragen der Durchsetzbarkeit aufwerfen: so käme aus heutiger Sicht z.B. ein Schulausschluss als Sanktion kaum in Frage.

#### **5.2. Frage 2: Wie will die Schule immunsupprimierte Schülerinnen und Schüler schützen?**

Nach Schätzungen aufgrund einer populationsbasierten Studie vom August 2020<sup>1</sup> aus den USA gehen wir davon aus, dass auch bei uns der Anteil immunsupprimierter Personen unter 18 Jahren bei etwa 2–3% liegt. Immunsupprimierte Personen haben jedoch nicht nur in der Schule, sondern bei jeder Form der Alltagsbegegnung, ein erhöhtes Ansteckungsrisiko für Infektionskrankheiten. Für immunsupprimierte Personen ist je nach zugrundeliegender Diagnose und Schweregrad der Immunsuppression ein individuelles Schutzkonzept nötig. Dies kann von vollständiger stationärer Isolation bis hin zu einfachen Massnahmen wie Maskentragen gehen. Sollte aus medizinischer Sicht die Teilnahme an der Klassengemeinschaft für ein immunsupprimiertes Kind grundsätzlich möglich sein, bietet diese zumindest eine konstante Zusammensetzung und die Schülerinnen und Schüler können z.B. durch das breite Testen zusätzlich abgesichert werden.

#### **5.3. Frage 3: Wird es eine einheitliche Anwendung der Maskenpflicht im Kanton für alle Schulen geben?**

Aufgrund unterschiedlicher Voraussetzungen bzw. Betroffenheit der Schulen wird voraussichtlich in absehbarer Zeit keine generelle Maskenpflicht angeordnet werden. Hingegen kommen Masken situativ (z.B. nach Covid-19 Fällen in einer Klasse), zeitlich befristet und damit gezielt zur Anwendung, um weitere Übertragungen zu vermeiden.

<sup>1</sup> [https://wwwnc.cdc.gov/eid/article/26/8/19-1493\\_article](https://wwwnc.cdc.gov/eid/article/26/8/19-1493_article)

Liestal, 28. September 2021

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomas Weber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich