

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2021/683 von Marc Scherrer: «Forderungskatalog der KGIV» 2021/683

vom 22. Februar 2022

1. Text der Interpellation

Am 4. November 2021 reichte Marc Scherrer die Interpellation 2021/683 «Forderungskatalog der KGIV» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Seit Jahren fordern Wirtschaft und Politik vom Kanton Basel-Landschaft eine Verkehrspolitik, die diesen Namen auch verdient. Die Konferenz der Gewerbe- und Industrievereine (KGIV) hat 2019 mit der Mobilitätskampagne dieser Forderung Nachdruck gegeben. Die Kampagne hat zum Ziel, der breiten Bevölkerung die Betroffenheit und die täglichen Herausforderungen der KMU näherzubringen. Das zentrale Element der Kampagne ist ein Forderungskatalog, der folgende fünf Punkte umfasst:

- *Baustelleninformationen rechtzeitig kommunizieren*
- *Verkehrsfluss wahren*
- *Echtzeit-Verkehrsinformationen ausbauen*
- *Parkplätze sicherstellen*
- *Verkehrs-Neubauprojekte zügig vorantreiben*

Nach über zwei Jahren hat sich Regierungsrat Isaac Reber in einem Interview im «Standpunkt der Wirtschaft» vom 1. Oktober 2021 erstmals zu den Forderungen der KGIV geäussert. Aus Sicht der KGIV fallen die Antworten des Baudirektors jedoch enttäuschend aus. Seine Aussagen sind zu wenig konkret und es wimmelt von Allgemeinplätzen. Beim Lesen des Interviews entsteht der Eindruck, dass die Forderungen der KGIV zu wenig ernst genommen werden.

Vor diesem Hintergrund bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

- *Wann kann die KGIV eine offizielle Antwort des Regierungsrats erwarten?*
- *Ist der Regierungsrat bereit, sich konkret zu den fünf Forderungen der KGIV zu äussern?*
- *Ist der Regierungsrat bereit, sich mit der KGIV an einen Tisch zu setzen, um die einzelnen Forderungen zu diskutieren und gemeinsam konkrete Lösungen zu suchen, wie dies 2014 beim Baustellenforderungskatalog geschehen ist?*
- *Eine Vision des Kantons Basel-Landschaft im Bereich der Verkehrspolitik liegt nicht vor, obwohl seit Jahren darüber gesprochen wird. Wann wird der Regierungsrat diese Lücke schliessen und einen detaillierten Masterplan präsentieren?*
- *Der motorisierte Individualverkehr nimmt ständig zu und der ÖV krankt. Ist der Regierungsrat bereit, dieser Entwicklung aus verkehrspolitischer Sicht Rechnung zu tragen und wie gedenkt er dies zu tun?*

2. Einleitende Bemerkungen

Der Vorsteher der BUD und die Vorsteherin der SID sind mit den regelmässigen Besprechungen mit der Verkehrsliga direkt oder mittels Vertretungen der BUD und SID in der Task Force Anti Stau (Präsidium: Vertretung Wirtschaftskammer BL) im Austausch mit Mitgliedern bzw. Vertretungen der KGIV. Dies bedeutet, dass die KGIV laufend Gelegenheit hat, ihre Anliegen und Forderungen direkt und auch auf höchster Stufe vorzubringen oder Fragen beantworten zu lassen.

Der jetzt vorliegende Forderungskatalog mit den fünf Punkten wurde der BUD bzw. Isaac Reber am 1. September 2021 von der Wirtschaftskammer Baselland bzw. dem KGIV (der Direktor der Wirtschaftskammer ist Geschäftsführer der KGIV) per Mail zugestellt. Am 23. September 2021 wurde das PDF-Antwortdokument zu diesen Fragen bzw. Forderungen durch die BUD der Wirtschaftskammer Baselland bzw. dem KGIV per Mail zugestellt. Es ist also nicht korrekt, dass sich Isaac Reber ausschliesslich in einem Interview im «Standpunkt der Wirtschaft» vom 1. Oktober 2021 zu den Forderungen der KGIV geäussert hat.

Die Forderungen der KGIV werden ernst genommen. Sie können aber nicht immer und bei jeder Strassen-Baustelle zu 100% erfüllt werden. Dies unter anderem deshalb, weil sich die Forderungen von betroffenen Anwohnenden, Gewerbetreibenden, Verkehrsteilnehmenden bzw. damit beauftragten Bauunternehmungen etc. oft widersprechen. Generell gilt aber, dass sämtliche Anliegen immer ernst genommen und möglichst gute Konsenslösungen gesucht werden.

Verkehrs-Neubauprojekte werden so rasch und zügig vorangetrieben wie möglich. Wie die letzten Volksabstimmungen zur Langmattstrasse in Oberwil oder dem Tram Salina Raurica aber zeigen, haben Verkehrs-Neubauprojekte generell einen schwierigen Stand und es geht deshalb nicht immer so schnell vorwärts, wie dies auch der Regierungsrat wünscht.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Wann kann die KGIV eine offizielle Antwort des Regierungsrats erwarten?*

Mit der Beantwortung der Fragen bzw. der oben aufgelisteten Forderungen mit einem PDF-Antwortdokument per Mail am 23. September 2021 an die Wirtschaftskammer Baselland bzw. KGIV war für die BUD bzw. den Regierungsrat die Beantwortung erledigt. Es wird noch direkt mit der KGIV geklärt, ob sie die zugestellten Antworten noch als offizielle Antwort des Regierungsrates erhalten will.

2. *Ist der Regierungsrat bereit, sich konkret zu den fünf Forderungen des KGIV zu äussern?*

Ja; siehe Frage 1.

3. *Ist der Regierungsrat bereit, sich mit der KGIV an einen Tisch zu setzen, um die einzelnen Forderungen zu diskutieren und gemeinsam konkrete Lösungen zu suchen, wie dies 2014 beim Baustellenforderungskatalog geschehen ist?*

Wie bereits erläutert, bestehen schon verschiedene Gremien, wo sowohl die BUD als auch die SID als Vertretung des Regierungsrates mit Vertretungen der KGIV an einem Tisch sitzen. Falls sinnvoll und erforderlich, sind sowohl der Vorsteher BUD als auch die Vorsteherin der SID als Vertretungen des Regierungsrates bereit, sich mit der KGIV an einen Tisch zu setzen.

4. *Eine Vision des Kantons Basel-Landschaft im Bereich der Verkehrspolitik liegt nicht vor, obwohl seit Jahren darüber gesprochen wird. Wann wird der Regierungsrat diese Lücke schliessen und einen detaillierten Masterplan präsentieren?*

Im Jahr 2022 wird federführend durch die BUD eine Mobilitätsstrategie Baselland erarbeitet bzw. die bisherige Strategie grundlegend überarbeitet. Diese wird in der Folge durch den Regierungsrat verabschiedet werden. Ob dann ein Masterplan 'Verkehrspolitik' auf dieser Grundlage erstellt werden soll oder die kantonale Verkehrspolitik besser im kantonalen Richtplan im Rahmen der

Objektblätter und Richtplankarte dargestellt wird, wird im Rahmen der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie und dem diesbezüglichen weiteren Vorgehen zu klären und festzulegen sein. Auf jeden Fall soll das Thema Mobilität im Rahmen der angestrebten Entwicklungsperspektiven betrachtet werden.

5. *Der motorisierte Individualverkehr nimmt ständig zu und der ÖV krankt. Ist der Regierungsrat bereit, dieser Entwicklung aus verkehrspolitischer Sicht Rechnung zu tragen und wie gedenkt er dies zu tun?*

Die angesprochene Entwicklung – der ÖV «krankte» – ist eine kurzfristige Entwicklung der letzten zwei Jahre: Diese war und ist geprägt durch die Corona –Pandemie, welche unter anderem auch das Verkehrsgeschehen wesentlich beeinflusst hat. Die Verkehrspolitik muss aber langfristig angelegt sein, denn Verkehrsinfrastrukturen haben eine lange Vorlaufzeit, bis sie in Betrieb genommen werden können und noch viel länger bleiben sie in der Regel bestehen. Was den ÖV betrifft, ist von einer Erholung auszugehen, dies zumal die Strasseninfrastruktur auch künftig namentlich in den Spitzenstunden weiterhin sehr stark ausgelastet sein wird und Alternativen entsprechend willkommen sein werden. Offen ist derzeit noch die Frage, ob und wie sich die jüngst stark wachsende Anzahl von E-Bikes auf den ÖV und den motorisierten Individualverkehr auswirken wird. Die Verkehrsinfrastruktur wird jedenfalls auf Basis der Mobilitätsstrategie weiterentwickelt und wie angesprochen in enger Koordination mit der Raumplanung bzw. Siedlungsentwicklung erarbeitet. Dabei ist es wichtig, dass die Strategie derart gut abgestützt und robust ausgelegt ist, dass sie auch auf unerwartete Entwicklungen reagieren kann. Dieses Ziel kann mit dem geschilderten Vorgehen erreicht werden. Die Verkehrspolitik soll also Rücksicht nehmen auf langfristige Entwicklungen. Sie auf kurzfristige Entwicklungen abzustellen, wäre weder zielführend noch nachhaltig.

Liestal, 22. Februar 2022

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomas Weber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich