

## Factsheet

Basel, 4. Februar 2022

# Stellungnahmen der Handelskammer beider Basel

---

### Betrifft: Diverse Traktanden der Landratssitzung vom Donnerstag, 10. Februar 2022

---

Wir bitten Sie, geschätzte Landrätinnen und Landräte, unsere folgenden Stellungnahmen zur Kenntnis zu nehmen.

#### Im Überblick:

3: ZUBA Zubringer Bachgraben – Allschwil, Genehmigung des Generellen Projektes und Ausgabenbewilligung für die Erarbeitung des Bauprojektes	Antrag des Regierungsrats zustimmen
19: Kantonsbeteiligung an Deponien	Motion als Postulat überweisen
20: Masterplan Angenstein	Postulat überweisen
21: Zukunft Bachgraben	Postulat nicht überweisen
25: Wasserstoffproduktion in Baselland	Postulat überweisen
27: Verkehrsflächen steuern	Motion nicht überweisen
29: Basel-Landschaft und Basel-Stadt als Pilotgebiete des Bundes für Mobility Pricing	Postulat nicht überweisen
43: Klimawandel im kantonalen Richtplan	Postulat überweisen
47: Standesinitiative: Keine Neuzulassung für PWs mit Verbrenner ab 2027	Motion nicht überweisen
50: Keine boden- und landschaftsfressenden Überklassifizierungen	Postulat nicht überweisen
60: Fit für die Zukunft BL: Strategie für Rangierung «überdurchschnittliches Wachstumspotenzial» im kantonalen Wettbewerbsindikator der UBS	Postulat überweisen
61: Fit für die Zukunft BL: Keine analogen Hürden mehr für die digitale Unternehmensführung	Postulat überweisen
69 – 80: Diverse Vorstösse zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf, Tagesstrukturen und Tagesschulen	Motionen als Postulate überweisen

**Handelskammer beider Basel**

St. Jakobs-Strasse 25

Postfach

CH-4010 Basel

T +41 61 270 60 60

F +41 61 270 60 05

www.hkbb.ch

### **Traktandum 3: ZUBA Zubringer Bachgraben – Allschwil, Genehmigung des Generellen Projektes und Ausgabenbewilligung für die Erarbeitung des Bauprojektes; 2021/694**

Das Bachgrabenareal ist eine pulsierende Wirtschaftsfläche im Kanton Basel-Landschaft in unmittelbarer Nähe zur Stadt Basel. Es umfasst eine Fläche von rund 40 Hektaren. Zusätzlich zum heutigen Bestand sollen rund 6'000 weitere Arbeitsplätze im Bereich Life-Sciences auf dem Areal entstehen. Was bislang jedoch fehlt, ist eine leistungsfähige Erschliessung des Areals – dies wirkt entwicklungshemmend. Der Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA) ist daher eine überfällige Massnahme zur besseren Anbindung des Arbeitsplatzgebiets an den umliegenden Raum. Angesichts des Potenzials des Bachgrabenareals sowie der allseits gewünschten Entlastung des städtischen Strassennetzes, irritiert die vorgeschlagene Variante. Insbesondere die geringe Kapazität mit lediglich einem Fahrstreifen pro Fahrtrichtung wirft Fragen auf. Es ist absehbar, dass damit keine langfristig tragfähige - d.h. nachhaltige - Lösung geschaffen wird, um das Areal für den motorisierten Individualverkehr adäquat zu erschliessen. Auch die Aufwärtskomptabilität - also die Möglichkeit zusätzliche Kapazität zu einem späteren Zeitpunkt mit vertretbarem Aufwand und Kosten schaffen zu können, ist nicht gegeben. Angesichts der politischen Ausgangslage ist uns jedoch bewusst, dass diese Kantonsstrasse einen Kompromiss unterschiedlichster Interessen darstellt. Für umso wichtiger erachten wir eine leistungsfähige und zeitnahe Erschliessung des Areals auch mittels öffentlichem und Langsamverkehr. Hierfür sind auch innovative Verkehrsträger - wie beispielsweise ein Peoplemover - zusammen mit dem federführenden Kanton Basel-Stadt zu prüfen.

Der ZUBA mit vorgeschlagener Linienführung und Rückfallebene ist mit 370-420 Millionen Franken das mit Abstand grösste Einzelprojekt des Agglomerationsprogramms Basel, 4. Generation, und für den A-Horizont mit einer Realisierung bis 2027 beim Bund eingegeben. Wir fordern den Kanton Basel-Landschaft auf, zügig Klarheit betreffend Linienführung zu schaffen. Insbesondere müssen die tatsächlich zuständigen Stellen in der Schweiz und Frankreich effektiv einbezogen und tätig werden. Werden die offenen Fragen (namentlich die der Grenzverschiebung) nicht rasch geklärt, scheint eine Aufnahme des Projekts in der favorisierten Variante durch den Bund in den A-Horizont unwahrscheinlich. Dies würde eine adäquate Erschliessung des Areals gefährden, was es in jedem Fall zu verhindern gilt.

➔ Wir bitten Sie, dem Antrag des Regierungsrats zuzustimmen.

### **Traktandum 19: Kantonsbeteiligung an Deponien; Simon Oberbeck; 2021/215**

Die Handelskammer bedauert, dass die Problematik unzureichender Deponieflächen und -angebote im Kanton weiterhin ungelöst ist. Insbesondere für im Rahmen von regionalen Bau- und Infrastrukturprojekten anfallende Materialien, müssen auch regionale Entsorgungskapazitäten zur Verfügung stehen. Der Kanton muss sich der Schaffung dieser, idealerweise gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt und allenfalls weiteren Nachbarkantonen, in geeigneter Weise annehmen.

➔ Wir bitten Sie, der Regierung zu folgen und die Motion als Postulat zu überweisen.

### **Traktandum 20: Masterplan Angenstein; Jan Kirchmayr; 2021/219**

Das Postulat fordert den Regierungsrat auf, einen Masterplan für die Verkehrsprobleme im Raum Angenstein zu erstellen und dabei aufzuzeigen, wie die verschiedenen Infrastrukturprojekte miteinander koordiniert werden können.

Die Handelskammer unterstützt das Vorhaben, die Verkehrssituation im Bereich Angenstein zu verbessern. In der Tat ist die Verkehrssicherheit an dieser Stelle nicht ausreichend gewährleistet, was zwischen 2016 und 2020 zu insgesamt 24 Autounfällen führte. In der Klus zwischen Aesch und Duggingen kommt es zudem zu häufigen Staus. Das wachsende Verkehrsaufkommen von täglich 22'000 Fahrzeugen kann nicht mehr ohne Komplikationen auf der bestehenden Infrastruktur abgewickelt werden.

Der Engpass Angenstein ist indes Teil einer grösseren infrastrukturellen Problemzone – der N18, also der Verbindungsstrasse zwischen Basel und dem Kanton Jura. Auf dieser Nationalstrasse war im Jahr 2020 die zweitgrösste Staudichte der ganzen Schweiz zu vermelden. Die schlechte Verkehrsanbindung auf dieser Strecke hindert die wirtschaftliche Zusammenarbeit und die gesellschaftliche Integration innerhalb der Nordwestschweiz. Die Erreichbarkeit der Region leidet dadurch zudem bereits merklich. Deshalb engagiert sich die Handelskammer für eine bessere Verkehrsanbindung mit dem [Komitee N18 Basel – Jura](#), welches seine [Forderungen](#) den Medien am 10. November 2021 präsentierte.

Dank der Übernahme der Strasseninfrastruktur durch das ASTRA im Jahr 2020 besteht die Möglichkeit zur ganzheitlichen Weiterentwicklung dieser Achse. Wenn nun also ein Masterplan Angenstein erstellt wird, sollen die weiteren Problemzonen auf der N18 – namentlich die Ortsdurchfahrt Laufen und Zwingen sowie die Durchfahrt Delémont – miteinbezogen werden. Unter diesem Vorbehalt unterstützt die Handelskammer das Postulat Masterplan Angenstein.

→ Wir bitten Sie, der Regierung zu folgen und das Postulat zu überweisen.

### **Traktandum 21: Zukunft Bachgraben; Bálint Csontos; 2021/98**

Das Bachgrabenareal entwickelt sich bereits hervorragend und wird dies aufgrund seines enormen Potenzials für zusätzlich rund 6'000 Arbeitsplätze auch weiterhin tun. Bedauerlicherweise ist das Areal sowohl mit dem öffentlichen Verkehr als auch dem Individualverkehr (motorisiert und unmotorisiert) unzureichend erschlossen. Dies wirkt entwicklungshemmend.

Betreffend Zubringer Bachgraben liegen zwei aktuelle Volksentscheide vor, die seine Realisierung verlangen bzw. stützen. Dies sind die Initiative «Für eine Umfahrungsstrasse Allschwil» (Ja-Anteil: 61.9 Prozent) sowie die Initiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» (Ja-Anteil: 60.0 Prozent).

Dass das Bachgrabenareal als Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung strassenseitig erstklassig erschlossen sein muss, sollte daher unbestritten sein.

→ Wir bitten Sie, der Regierung zu folgen und das Postulat nicht zu überweisen.

### **Traktandum 25: Wasserstoffproduktion in Baselland; Rolf Blatter; 2021/101**

Die Dekarbonisierung des Energieeinsatzes ist eine der grössten Herausforderungen der kommenden Jahre und Jahrzehnte. Vor allem vor dem Hintergrund der Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit, müssen konkrete Projekte forciert werden, die zukunftssträchtige Lösungen versprechen. Zum Beispiel plante die IWB in diesem Zusammenhang den Bau einer Produktionsanlage von CO<sub>2</sub>-neutralem Wasserstoff beim Kraftwerk Birsfelden. Dass der für den Bau der Anlage vorgesehene Ort als nicht zonenrechtskonform angesehen wird, verdeutlicht die Notwendigkeit raumplanerischer Klarheit zu schaffen.

→ Wir bitten Sie, der Regierung zu folgen und das Postulat zu überweisen.

### **Traktandum 27: Verkehrsflächen steuern; Balint Csontos; 2021/213**

Der Wirtschafts- und Lebensraum Basel ist auf eine hervorragende Erreichbarkeit innerhalb und von aussen angewiesen. Durch das Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum werden auch die Mobilitätsbedürfnisse über die kommenden Jahre und Jahrzehnte zunehmen. Dabei spielen alle Verkehrsträger mit ihren jeweiligen Stärken eine bedeutende Rolle.

Die Motion würde den Handlungsspielraum - die Herausforderungen durch steigende Mobilitätsbedürfnisse zu lösen - unnötig einschränken und Abhängigkeiten schaffen, ohne einen wirklichen Mehrwert für eine nachhaltige Mobilität zu erbringen. Denn wie bereits der Regierungsrat in seiner Stellungnahme festhält, ist ein Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bei Verkehrszunahme schon heute aus ökonomischen Gründen nicht die erste Massnahme, die getroffen wird.

→ Wir bitten Sie, der Regierung zu folgen und die Motion nicht zu überweisen.

### **Traktandum 29: Basel-Landschaft und Basel-Stadt als Pilotgebiete des Bundes für Mobility Pricing; Thomas Noack; 2021/78**

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) wurde damit beauftragt, eine gesetzliche Grundlage zu schaffen, um Pilotprojekte im Bereich Mobility Pricing zu ermöglichen. Denn beim motorisierten Individualverkehr sind solche nach geltender Rechtslage nicht möglich. Die Ziele der gesetzlichen Grundlage bzw. der Pilotprojekte sind indes klar festgelegt. Es geht darum, Projekte zu lancieren, um wirksame Massnahmen für das Brechen der Spitzen im Bereich des öffentlichen (ÖV) und motorisierten Individualverkehrs (MIV) zu identifizieren. Der Ansatz besteht ausserdem nicht darin, Tarife für Mobility Pricing auf die bestehenden Kosten zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs oder des Autos aufzuschlagen, sondern diese anstelle der heutigen Kosten zu veranschlagen (Fiskalneutralität). Ein weiteres Ziel besteht auch in der nachhaltigen Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen.

Da beide Verkehrsträger (ÖV und MIV) Zeiten mit Spitzenauslastung aufweisen, ist die Verlagerung der Verkehre in andere Zeitfenster das primäre Ziel. Der Bundesrat hat daher in einer aktuellen [Medienmitteilung vom 24. November 2021](#) deutlich gemacht, dass auch der öffentliche Verkehr bei den Pilotprojekten berücksichtigt werden muss. Bislang wurden ausschliesslich Projekte für den MIV eingereicht.

Für eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene ist der Ansatz des Mobility Pricings hingegen ungeeignet. Der öffentliche Verkehr ist daher dringend in Überlegungen für Pilotprojekte einzubeziehen; ein reines Road Pricing ist hingegen inakzeptabel. Die Ziele des Postulats sind insgesamt mit der durch das ASTRA zu schaffenden gesetzlichen Grundlage für Pilotprojekte sowie den bundesrätlichen Zielen unvereinbar.

→ Wir bitten Sie, das Postulat nicht zu überweisen.

### **Traktandum 43: Klimawandel im kantonalen Richtplan; Jan Kirchmayr; 2021/79**

Die Handelskammer begrüsst es grundsätzlich, den Klimaschutz bei der Raumentwicklung zu berücksichtigen. Das im Postulat vorgeschlagene Vorgehen - insbesondere die erste Forderung nach

einem Objektblatt Klimaschutz – weiss aus unserer Sicht jedoch noch Mängel auf. Die Objektblätter im aktuellen Richtplan befassen sich mit relativ konkreten Themen, wie einzelnen Gebietsplanungen oder der Ver- und Entsorgung. Der Klimaschutz ist hierbei als Metathema zu betrachten. Ihm ein eigenes Objektblatt zu widmen, wäre mit der Idee des kantonalen Richtplans als ein griffiges, behördenverbindliches Instrument der Raumplanung nicht konsistent. Zielführender ist aus unserer Sicht die zweite Forderung des Postulats, nämlich die bestehenden Objektblätter des kantonalen Richtplans bezüglich der raumrelevanten Folgen des Klimawandels zu überarbeiten. Mit dem Vorbehalt, dass auf die Forderung nach einem eigenen Objektblatt Klimaschutz verzichtet wird, unterstützen wir das Postulat.

→ Wir bitten Sie, das Postulat zu überweisen.

#### **Traktandum 47: Standesinitiative: Keine Neuzulassung für PWs mit Verbrenner ab 2027; Klaus Kirchmayr; 2021/207**

Die Handelskammer beider Basel befürwortet den Trend hin zu klimaschonenden Verkehrsträgern. Wir setzen dabei auf Innovationsförderung und Anreizsysteme und nicht auf ein reines Verbot, wie dies die Motion fordert. Wir stellen die Effizienz von Verboten im Klimabereich, welche durch ihre starre Natur keine Rücksicht auf berechnete Einzelfälle nehmen können, grundsätzlich in Frage.

Daneben ist der vorgeschlagene Zeitplan eines Verbots der momentan allgegenwärtigen Verbrennungsmotoren bis 2027 aus Sicht der Handelskammer zu ambitioniert. So sieht selbst das ehrgeizige Klimapaket der EU «Fit-for-55» erst für 2035 ein Verbot für Neuzulassungen von Verbrennungsmotoren vor. Gerade bei klimarelevanten Themen ist eine internationale Abstimmung der Massnahmen jedoch notwendig. Zu knappe Zeitpläne dürfen Verbraucher und Wirtschaft zudem nicht überfordern. Zuerst muss sichergestellt sein, dass auch für niedrige Einkommen bezahlbare Alternativen auf dem Markt erhältlich sind.

Ausserdem würden gemäss Wortlaut der Motion auch mögliche Alternativen wie Verbrennungsmotoren mit CO<sub>2</sub>-neutralen Treibstoffen verboten. Wir halten deshalb den von der Motion geforderten Eingriff in die Technologieentwicklung für nicht zielführend.

→ Wir bitten Sie, die Motion nicht zu überweisen.

#### **Traktandum 50: Keine boden- und landschaftsfressenden Überklassifizierungen; Regula Waldner; 2021/188**

Das Postulat fordert, dass Strassen möglichst niedrig klassifiziert werden, beim standardmässigen Strassenausbau eine Interessenabwägung stattfindet und die Versickerungsfähigkeit bei «Nebenklass-Strassen» eine hohe Priorität erhält.

Die Handelskammer stimmt damit überein, dass Verkehrsinfrastruktur nachfrageorientiert ausgebaut wird, jedoch könnte gemäss unserer Einschätzung eine Annahme dieses Vorstosses zu einer unangemessenen Einschränkung der Infrastrukturentwicklung führen.

Die Region Basel verzeichnet – trotz Pandemie – steigende Mobilitätsbedürfnisse. Ein funktionierendes Strassennetz und eine adäquate Verkehrsanbindung sind für die Standortattraktivität und die wirtschaftliche Entwicklung – gerade von entlegeneren Gebieten – von grosser Bedeutung. Eine Verzögerung und Einschränkung der Infrastruktursanierung durch langwierige Interessenabwägungen und allfällige neue Regulierungen hätte direkte Folgen für den Wohlstand der Region. Aus diesen Gründen lehnt die Handelskammer das Postulat ab.

→ Wir bitten Sie, das Postulat nicht zu überweisen.

### **Traktandum 60: Fit für die Zukunft BL: Strategie für Rangierung «überdurchschnittliches Wachstumspotenzial» im kantonalen Wettbewerbsindikator der UBS; 2021/255**

Der kantonale Wettbewerbsindikator von UBS ist einer von mehreren Kantonsrankings, die jedes Jahr publiziert werden. Die Klassierung eines Kantons bei solchen Rankings hängt jeweils stark von den ausgewählten Kriterien und der Bewertung ebendieser ab. Derartige Rankings dürfen daher nicht als absoluter Standard verstanden werden, sie geben aber politischen Entscheidungsträgern wichtige Hinweise darauf, wo ein Kanton sich noch verbessern kann.

In diesem Sinne kann auch der im Vorstoss ausgewählte Indikator verstanden werden. Die Studie führt aus, dass der Kanton Basel-Landschaft die Mittelfeldgruppe «mit soliden langfristigen Wachstumsaussichten» anführe. Das ist durchaus positiv zu bewerten. Mit Blick auf die Entwicklung und Aussichten anderer Kantone bedeutet dies jedoch auch, dass andere Kantone mit überdurchschnittlichem Wachstumspotenzial sich stärker entwickeln und dadurch teilweise auch am Kanton Basel-Landschaft vorbeiziehen könnten. Es ist deshalb zu begrüssen, wenn der Regierungsrat Überlegungen anstellt, wie der Kanton sein Wachstumspotenzial noch optimieren kann. Die Handelskammer unterstützt deshalb das Anliegen einer entsprechenden Strategie.

→ Wir bitten Sie, das Postulat zu überweisen.

### **Traktandum 61: Fit für die Zukunft BL: Keine analogen Hürden mehr für die digitale Unternehmensführung; 2021/254**

Die Handelskammer beider Basel befürwortet die Digitalisierung von Behördengeschäften, sofern sich dadurch der administrative Aufwand und die Kosten auf Seite Unternehmen, Bevölkerung und Verwaltung reduziert. Behördengeschäfte sollen für Unternehmen möglichst effizient und kostengünstig möglich sein.

Eine Übersicht von bestehenden analogen Hürden wird begrüsst.

Massnahmen zur Behebung der Hürden müssen nach Kosten/Nutzen für Unternehmen priorisiert und entsprechend umgesetzt werden. Dabei ist entscheidend, dass nicht eins zu eins der Prozess digitalisiert wird, sondern der Prozess vor einer Anpassung nach Optimierungspotential durchleuchtet wird.

Erfahrungen und Lösungen von anderen Kantonen sollen im Sinne eines Best-Practice-Ansatzes genutzt werden und bestehende E-Government-Standards (Verein eCH) sollen angewendet werden. Dies soll zu Synergien zwischen den Kantonen und einheitlichen Umsetzungen von E-Government Lösungen führen

und so mitunter die Behördengeschäfte von Unternehmen mit Aktivitäten und Standorten in mehreren Kantonen vereinfachen.

Gerne verweisen wir auch auf die Bedürfnisse, welche Unternehmen und Privatpersonen auf der digitalen Austauschplattform «Resonanzraum Zukunft Baselland» (s. <https://www.baselcrowd.ch/zbl-extern>) geäußert haben. Die Plattform wurde durch die Handelskammer beider Basel gemeinsam mit der Standortförderung Baselland und dem KIGA Baselland lanciert.

→ Wir bitten Sie, das Postulat zu überweisen.

### **Traktandum 69 – 80: Diverse Vorstösse zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf, Tagesstrukturen und Tagesschulen**

Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf wird immer wichtiger. Der Wirtschaft fehlen schon jetzt in verschiedenen Branchen Fachkräfte. Durch familien- und schulergänzende Betreuung von Schülerinnen und Schülern wird es für Eltern einfacher, ihre Familie und die Erwerbstätigkeit unter einen Hut zu bringen. Der Grundrichtung der obengenannten Vorstösse kann die Handelskammer daher zustimmen. Sicher dürfen die Vorstösse aber nicht als Motionen überwiesen werden, damit die Flexibilität in Bezug auf den Betreuungsbedarf erhalten bleibt. Die Vorstösse sind daher ausschliesslich als Postulat zu überweisen.

→ Wir bitten Sie, die Motionen als Postulate zu überweisen.

Folgen Sie uns auf Social Media:

