

NEWS AUS DEM LANDRAT

An der Sitzung vom vergangenen 11. Juni hat der Baslerbieter Landrat drei KMU-relevante Geschäfte bearbeitet:

1. Vorlage: Beiträge an Dritte zur Erfüllung des Bildungsauftrags; Änderung des Bildungsgesetzes (erste Lesung) [Traktandum Nr. 3]

Mit der Änderung des Bildungsgesetzes wird eine rechtliche Grundlage für Beiträge an Dritte zur Erfüllung des Bildungsauftrags und Förderung der Berufsbildung geschaffen. Dies hat der Landrat einstimmig mit 86:0 Stimmen entschieden. Die Wirtschaftskammer unterstützt die Vorlage ebenfalls.

2. Vorlage: «Bildungsqualität in der Volksschule stärken – Angebote der Speziellen Förderung und der Sonderschulung» – Änderung Bildungsgesetz (erste Lesung) [Nr. 8]

Der Landrat hat der Vorlage mit 82:2 Stimmen bei 2 Enthaltungen klar zugestimmt. Die Vorlage soll die Bildungsqualität in der Speziellen Förderung und der Sonderschulung sichern. Die spezielle Förderung wird dabei künftig gezielter und flexibler eingesetzt.

3. Vorlage: Aufhebung des Gesetzes über den unverzöglichen Bau der H2 zwischen Pratteln und Liestal (zweite Lesung) [Nr. 6]

Der Landrat hat die Aufhebung des Gesetzes einstimmig beschlossen. Der Bau der H2 ist eine Erfolgsgeschichte und hat zu einer klaren Entlastung der Rheinstrasse geführt.

Der Landrat trifft sich wieder zu einer Sitzung am kommenden 25. Juni. *ra/dl*

ZUBRINGER BACHGRABEN

Basler Tram-Motionen werfen Fragen auf

Am vergangenen 10. Juni hat der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt zwei Motionen verabschiedet, die von der Basler Regierung verlangen, dass der schon lange geplante Zubringer Bachgraben in Allschwil erst realisiert werden darf, wenn eine Tramverbindung und zwingende flankierende Massnahmen umgesetzt werden.

Die Empörung im Baseltbiet ist gross. Der Allschwiler CVP-Landrat **Felix Keller** will an der nächsten Landratssitzung eine Interpellation einreichen. Diese soll klären, inwiefern die beiden städtischen Vorstösse die dringend benötigte Entlastung der lokalen Gemeindestrassen verhindern, und ob der Fahrplan für die Realisierung überhaupt noch eingehalten werden kann.

Die Folgen einer Verzögerung wären nämlich für Allschwil und Umgebung verheerend. Das Entwicklungsgebiet Bachgraben, in dem Hunderte von Arbeitsplätzen im Entstehen sind, soll wieder einmal zurückgeworfen werden. Und dies obwohl der Verkehr in Allschwil jetzt schon täglich überlastet ist und die Bevölkerung, die Gastronomie und das Gewerbe stark darunter leiden. *Birgit Kron*

SOCIAL-MEDIA-POST DER WOCHE



Die Nachricht über den Umzug der Wirtschaftskammer Baselland nach Pratteln hat organisch mehr als 2 400 Impressionen auf LinkedIn erzielt.



MOBILITÄT – Von Januar bis Juni wurden viel mehr Motorräder eingelöst als in der gleichen Periode des letzten Jahres. Corona verändert die Art, wie wir uns fortbewegen, signifikant – und wohl auch nachhaltig.

Mehr als dreimal so viele Motos

Schon der Titel zur Studie des Beratungsunternehmens Deloitte lässt wenig Raum für Interpretationen: «Mobilität nach der Coronakrise – Die Stunde des Individualverkehrs» heisst es da. Auf Basis einer repräsentativen Umfrage im vergangenen April bei 1500 Personen in der Schweiz lebenden Personen wird festgestellt, dass der Individualverkehr zunehmen wird, ÖV sowie Taxi und Fahrdienste das Nachsehen haben werden. Während rund ein Drittel glaubt, vermehrt zu Fuss, mit dem E-Scooter oder dem Velo unterwegs zu sein, sind beim ÖV Rückgänge zu erwarten. Rund ein Viertel der Befragten plant weniger häufig in Zügen, Bussen, Trams oder Taxis unterwegs zu sein. Der motorisierte Individualverkehr dürfte laut Deloitte unter den bestehenden Nutzern leicht zunehmen, insbesondere bei den Jungen. Jeder vierte unter 30-Jährige wird angeblich öfter Auto fahren und 29 Prozent häufiger das Motorrad benutzen.

Optimale Raumnutzung

Die Diskussionen um die optimale Raumnutzung würden sich verschärfen, heisst es in der Studie und man folgert: Langfristig sollte der Fokus auf eine Optimierung und Flexibilisierung der Mobilitätsoptionen gesetzt werden.

Steigen die (jungen) Leute auf das Auto und das Motorrad um? Eindeutig ist noch nichts, aber es gibt Trends und Indikatoren für diese Entwicklung. Im Kanton Zürich stellt man laut der Onlineplattform von «20 Minuten» eine gesteigerte Nachfrage nach Fahrstunden, Not- und Verkehrskundekursen fest. «Wir bieten aktuell für Führerprüfungen doppelt so viele Termine an wie vor Corona», heisst es seitens

des Strassenverkehrsamtes. Im Kanton Basel-Landschaft werden die Führerprüfungen seit dem 18. Mai wieder durchgeführt. Die Motorfahrzeugkontrolle Basel-Landschaft (MFK) teilt auf Anfrage mit, dass für den Monat Juni aktuell etwas mehr Anmeldungen vorliegen, als dies für den Juni 2019 der Fall war.

«Dies ist aber nicht signifikant und war auch so zu erwarten. Um eine Aussage zu machen, ob es auf das ganze Jahr bezogen mehr Führerprüfungen geben wird als in den vergangenen Jahren, ist es noch zu früh», heisst es seitens der MFK. Ein Blick in die Statistik der Immatrikulationen im Kanton Basel-Landschaft zeigt, dass es dieses Jahr bei den Motorrädern einen grossen Zuwachs gegeben hat. 2019 wurde gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 106 Immatrikulationen gezählt. 2020 liegt das

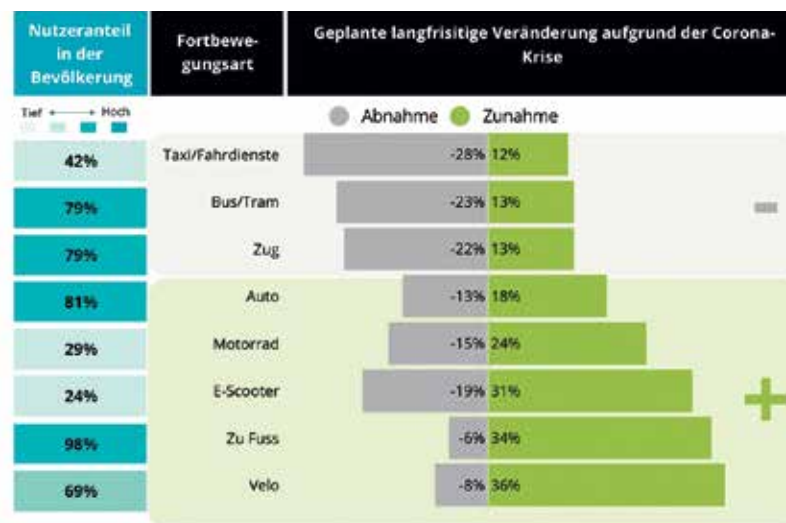
Plus nach sechs Monaten bereits bei 385 Immatrikulationen, das ist mehr als dreimal so viel wie im Vorjahr.

Bei den Autos im Trend

Bei den Auto-Immatrikulationen liegt man im Trend, wie die MFK auf Anfrage schreibt. Das Plus liegt im Schnitt der Vorjahre (2019: +765, 2020: +605). Betrachtet man die Trends, hält in der aktuellen Entwicklung das Auto zumindest seinen Platz oder legt als Fortbewegungsmittel sogar zu. Der Tageszeitung «Blick» sagte Garagist **Christoph Keigel** Anfang Juni, das Werkstattgeschäft brumme schon wieder wie im vergangenen Frühling. «Im Moment fahren die Leute lieber Auto als mit dem ÖV. Deshalb kommen viele zum Pneuwechsel und Frühlingsservice in die Garagen», wird Keigel zitiert. Das sind interessante Aussagen, zumal

das Familienunternehmen von **Christoph und Urs Keigel** fünf Garagen in der Region führt.

Man kann es drehen und wenden, wie man will: mit der Coronakrise hat sich vieles verändert. Das Einkaufsverhalten, der Arbeitsplatz und auch die Mobilität. Die Veränderungen stehen oftmals erst am Anfang einer langen Entwicklung. Deloitte schreibt in seiner Studie: «Für die meisten Menschen ist Mobilität eine der Grundvoraussetzungen für das berufliche und gesellschaftliche Leben. Um unsere Lebensziele zu erreichen, müssen wir mobil sein. Im Durchschnitt verbringt jeder Schweizer täglich rund 90 Minuten im Verkehr – Tendenz steigend.» Der Individualverkehr nimmt zu. Darum gilt es, über den ideologischen Tellerrand zu blicken und die Mobilität der Zukunft zu gestalten. *Patrick Herr*



Anmerkung: Basierend auf der Frage «Glauben Sie, dass sie ihr eigenes Mobilitätsverhalten aufgrund der Erfahrungen während der Corona-Krise langfristig ändern werden?» Antwortmöglichkeiten: «wird zunehmen», «wird abnehmen», «wird gleich bleiben», «nutze ich gar nicht». Die Abbildung zeigt den Anteil der Zu- und Abnahme derjenigen, die die entsprechende Fortbewegungsart nutzen. Die Differenz zu 100% ist der Anteil «wird gleich bleiben».

Umfrage zu langfristigen Änderungen des persönlichen Mobilitätsverhaltens aufgrund der Coronakrise. Bild: zVg

KOMMENTAR

Die Gemeinden bezahlen die Zeche

Die krassen Missstände der regionalen Verkehrsplanung werden in vielen Gemeinden des Baseltbiets Tag für Tag schonungslos offengelegt: Autolawinen ergiessen sich seit Jahren in die engen Dorfstrassen, weil unsere Hauptverkehrsadern, die Autobahnen und Schnellstrassen, falsch konzipiert sind und schlicht zu wenig Kapazität aufweisen.

Wie konnte es soweit kommen? Die Antwort ist so einfach wie frustrierend: Es findet in unserer Region keine übergeordnete Verkehrsplanung statt. Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt sowie die regionalen politischen Kräfte verfolgen die unterschiedlichsten, teilweise gegensätzlichsten Ziele. Da wird in kleinteiliger Art über Zuständigkeiten, Dosieranlagen und den richtigen Modalsplit gestritten. Und während in der Stadt viele den Verkehr gänzlich vertreiben wollen, ersticken fundamentalistisch angehauchte Kräfte im Landkanton jeglichen Infrastrukturausbau im Kern.

Die Realität auf der anderen Seite: Die Verkehrsbewegungen auf den Strassen haben sich seit den Siebzigerjahren, seit unsere regionale Verkehrsinfrastruktur in der heutigen Form existiert, vervielfacht. Nun kann man vor dieser Realität einfach die Augen verschliessen. Den Preis für diese Untätigkeit bezahlen aber unter anderem die Gemeinden. Wir in Birsfelden mussten zum Beispiel soweit gehen, die Kommunalstrassen für den Durchgangsverkehr zu sperren. Dies trug Züge von Notwehr, weil

es auf unseren Strassen selbst für Blaulichtfahrzeuge kein Durchkommen mehr gab.

Diese Lastenabschiebung von Bundes- und Kantonsinfrastruktur hin zu Gemeindeinfrastruktur ist im doppelten Sinne äusserst ärgerlich. Einerseits führt sie zu kostspieligen Stauzeiten und andererseits schadet sie der Standort- und Wohnqualität unserer Dörfer. Der Kanton Basel-Landschaft muss hier endlich die Führungsrolle übernehmen.



«DER GEPLANTE RHEINTUNNEL ERSCHEINT OB DER REAL EXISTIERENDEN HERAUSFORDERUNGEN ALS TROPFEN AUF DEN HEISSEN STEIN.»
Christof Hiltmann*

Es hat noch nie Sinn gemacht, den regionalen Haupt- und den internationalen Transitverkehr auf nur einer Achse, der A2, abwickeln zu wollen. Es fehlen im ganzen Kanton Umfahrungs- und Entlastungsinfrastrukturen – sowohl per Auto wie auch per ÖV. Inexistent sind insbesondere grossräumige Tangentialverbindungen.

Für die Behebung dieses Missstandes braucht es neben dem Bund und den Nachbarkantonen auch den Einbezug des grenznahen Auslands. Der geplante Rheintunnel erscheint ob der real existierenden Herausforderungen als Tropfen auf den heissen Stein. Er zementiert zudem die bestehenden Strukturen mit der Fokussierung auf die A2.

Es braucht neue Wege – im übertragenen wie im realen Sinn. Selbstverständlich soll bei der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur nicht stur auf Teer gesetzt werden. Neue Mobilitätsformen und -technologien bieten fantastische Möglichkeiten, das Problem nicht nur mit neuen Strassen zu lösen. Aber ohne einen intelligent geplanten Infrastrukturausbau geht es eben auch nicht. Die Abstimmung zur HLS-Initiative bringt die Chance, unseren regionalen Verkehr in Zukunft bedarfsgerecht, intelligent und ohne Scheuklappen zu organisieren. Sagen wir am 27. September 2020 Ja zu einer zukunftsgerichteten regionalen Mobilität, sagen wir Ja zur HLS-Initiative.

*FDP-Landrat Christof Hiltmann ist Gemeindepräsident von Birsfelden.