

# Einwohnerrat Pratteln

## Votenprotokoll Nr. 473

**Einwohnerratssitzung vom Montag, 27. August 2018, 19.00 Uhr  
in der alten Dorfturnhalle**

---

Anwesend	36/37 Personen des Einwohnerrates 7 Personen des Gemeinderates
Abwesend entschuldigt	Einwohnerrat: Stephan Bregy, Petra Ramseier (anwesend ab 19.50 Uhr), Erich Schwob, Claude Weisskopf Gemeinderat: -
Vorsitz	Hasan Kanber
Protokoll	Joachim Maass
Weibeldienst	Martin Suter

---

### **Bereinigtes Geschäftsverzeichnis**

1.	Ersatzwahl für die Geschäftsprüfungskommission für den Rest der Amtsperiode: Patrick Ritschard, SVP, anstelle von Simon Schärer	3120
2.	Ersatzwahl für die Rechnungsprüfungskommission für den Rest der Amtsperiode: Sebastian Enders, SVP, anstelle von Rolf Hohler	3121
3.	Ersatzwahl für die Rechnungsprüfungskommission für den Rest der Amtsperiode: Tobias Henzen, SP, anstelle von Werner Graber	3119
4.	Ersatzwahl für den Ortsschulrat für den Rest der Amtsperiode: Katharina Patricia Enders, SVP, anstelle von Edith Schaub	3113
5.	Totalrevision Reglement für die familienergänzende Betreuung FEB – 1. Lesung	3105
6.	Zonenplan Siedlung - Mutation OeWA-Zonen Nr. 21, 38 & 72 aufgrund Grünflächeninitiative – 2. Lesung	3104
7.	Bericht der BPK zum Geschäft „Sichere und saubere Fröschi-Unterführung“ – Vorprojekt Varianten	3017
8.	ÖV-Gesamtkonzept / Sondervorlage Kredit brutto CHF 445'800 pro Jahr ab 2021 für Einführung definitiver Ortsbusbetrieb	3116
9.	Nichtformulierte Einzelinitiative, Walter Biegger, betreffend „Erschliessung der peripheren Wohn-Quartiere an den Hanglagen an das ÖV-Netz“	3117
10.	Beantwortung Interpellation der Fraktion der Unabhängigen und Grünen, Christoph Zwahlen, betreffend „QP Grüssenhölzli – Stand der Dinge“	3115

- |   |           |
|---|-----------|
| 11. Quartierplanung Fachmarkt Grüssenhölzli; Widerruf   | 2839/3112 |
| 12. Beantwortung Postulat der SVP-Fraktion, Christian Schäublin, betreffend „Überprüfung und Optimierung der ständigen beratenden Kommissionen“; Teilrevision Verwaltungs- und Geschäftsreglement (VOR) – 1. Lesung | 3088/3085 |
| 13. Beantwortung Interpellation der SP-Fraktion, Christine Weiss, betreffend „Prämieninitiative“  | 3114      |
| 14. Fragestunde (nach der Pause)  |           |

### **Begrüssung**

**Hasan Kanber:** Liebe Einwohnerratskolleginnen und -kollegen, liebe Gemeinderätin und Gemeinderäte, liebe Pressevertreter und liebe Gäste. Ich begrüsse sie heute zur 473. Sitzung des Einwohnerrates Pratteln.

### **Präsenz**

Es sind zurzeit 36 Personen des Einwohnerrates anwesend und der Rat ist beschlussfähig. Das einfache Mehr beträgt 19, das 2/3-Mehr 24 Stimmen.

### **Mitteilungen**

**Hasan Kanber:** Heute dürfen wir vier neue Einwohnerräte/Einwohnerrätinnen begrüßen, die den Ratsbetrieb teilweise schon kennen. **Tobias Henzen** (SP-Fraktion) ist für Werner Graber nachgerückt, **Paul Dalcher** (FDP-Fraktion) für Dieter Schnetzer und **Dominique Häring** (CVP-Fraktion) für Andrea Klein. **Josef Bachmann** (SVP-Fraktion) ist für Rolf Hohler nachgerückt. Die **neue Sitzordnung** liegt auf. **Aufgelegt** wurden auch die Einladung zum Naturschutztag, die schriftliche Beantwortung der Interpellation 3114 und die beiden Tischvorlagen 3120 und 3121.

### **Mitteilungen des Gemeinderates**

- Keine Mitteilungen.

### **Fragestunde**

- Es liegen keine Fragen vor.

### **Neue parlamentarische Vorstösse**

- Motion der BDP Pratteln, Marc Bürgi, betreffend „Änderung Polizeireglement (PoIR) bezüglich Drohnenflug“ vom 21. August 2018

## **Bereinigung Geschäftsverzeichnis**

Als Tischvorlage gibt es Geschäftsnummer 3120 und 3121. Das Büro beantragt die Geschäfte 2839/3112 mit 3115 zu tauschen.

://: Der Rat stimmt dem bereinigten Geschäftsverzeichnis mit grossem Mehr zu.

Es gibt keine weiteren Bemerkungen zum Geschäftsverzeichnis und daher wird nach dem bereinigten Geschäftsverzeichnis verfahren.

---

## **Beschlüsse**

### **Geschäft Nr. 3120**

**Ersatzwahl für die Geschäftsprüfungskommission für den Rest der Amtsperiode: Patrick Ritschard, SVP, anstelle von Simon Schärer**

#### Aktenhinweis

- Steckbrief vom 20. August 2018

Es gibt keine weiteren Wahlvorschläge und der Einwohnerrat wählt in stiller Wahl als Mitglied der Geschäftsprüfungskommission für den Rest der Amtszeit bis 30. Juni 2020:

://: Patrick Ritschard, SVP

Die Fraktion der SVP teilt mit, dass Simon Schärer neu Stellvertreter ist.

---

### **Geschäft Nr. 3121**

**Ersatzwahl für die Rechnungsprüfungskommission für den Rest der Amtsperiode: Sebastian Enders, SVP, anstelle von Rolf Hohler**

#### Aktenhinweis

- Steckbrief vom 21. August 2018

Es gibt keine weiteren Wahlvorschläge und der Einwohnerrat wählt in stiller Wahl als Mitglied der Rechnungsprüfungskommission für den Rest der Amtszeit bis 30. Juni 2020:

://: Sebastian Enders, SVP

---

## **Geschäft Nr. 3119**

## **Ersatzwahl für die Rechnungsprüfungskommission für den Rest der Amtsperiode: Tobias Henzen, SP, anstelle von Werner Graber**

### Aktenhinweis

- Steckbrief vom 9. August 2018

Es gibt keine weiteren Wahlvorschläge und der Einwohnerrat wählt in stiller Wahl als Mitglied der Rechnungsprüfungskommission für den Rest der Amtszeit bis 30. Juni 2020:

://: Tobias Henzen, SP

---

## **Geschäft Nr. 3113**

## **Ersatzwahl für den Ortsschulrat für den Rest der Amtsperiode: Katharina Patricia Enders, SVP, anstelle von Edith Schaub**

### Aktenhinweis

- Steckbrief vom 9. August 2018

Es gibt keine weiteren Wahlvorschläge und der in stiller Wahl wird für den Ortsschulrat für den Rest des Amtsjahres bis 30. Juni 2020 gewählt:

://: Katharina Patricia Enders, SVP

---

## **Geschäft Nr. 3105**

## **Totalrevision Reglement für die familienergänzende Betreuung FEB – 1. Lesung**

### Aktenhinweis

- Antrag des Gemeinderates vom 7. August 2018

**Hasan Kanber:** Das Büro hat entschieden, zum jetzigen Zeitpunkt auf eine Präsentation von Andrea Sulzer, Abteilungsleiterin Freizeit, Bildung und Kultur, zu verzichten und diese bei Bedarf vor der zweiten Lesung stattfinden zu lassen. Für eventuelle Fachfragen steht Andrea Sulzer auf dem Referentenplatz zur Verfügung.

**GR Roger Schneider:** „Was lange währt, wird endlich gut“. Zum zweiten Mal präsentiert der Gemeinderat dem Einwohnerrat die Totalrevision eines Gemeindereglements. Nach dem Polizeireglement nun das über die familienergänzenden Betreuung. In der Vorlage ist das Wichtigste zu finden und daher gehe ich nicht auf den Zweck dieses Reglements und die Gründe ein, warum wir dies machen, sondern auf die Neuerungen. Was ist neu? Eine wichtige Neuigkeit ist die standortunabhängige Subventionierung. Im Frühbereich können Erziehungsberechtigte Gesuche auch dann stellen, wenn sie ihr Kind nicht in Pratteln betreuen lassen. Es gilt ein neuer maximaler subventionierter Tagessatz von CHF 115.00. Er setzt sich zusammen aus dem Basissatz von CHF 112.00 und einen Qualitätszuschlag für die Ausbildungseinrichtungen von CHF 3.00. Der subventionierte

Stundensatz von Tagesfamilien liegt bei CHF 11.50, bisher CHF 11.00. Der Tarif für Kleinkinder und Kinder mit besonderen Bedürfnissen wird neu mit Faktor 1.3 berechnet (bisher 1.5). Das tarifbestimmende Einkommen wird neu berechnet und Einzahlungen in die dritte Säule und für den Liegenschaftenunterhalt werden nicht mehr berücksichtigt. Die Berechnung der Subventionshöhe ist neu, im Reglement festgehalten und bildet die Grundlage zur Berechnung der Subventionen der Erziehungsberechtigten. In der Verordnung sind die Berechnungsfaktoren dazu festgehalten. Auf diese Faktoren kann der Gemeinderat rasch auf Nachfrageschwankungen reagieren und die Kosten unter Kontrolle bringen, damit der Budgetbetrag nicht überschritten wird. Die Kontingentierung entfällt und man kommt somit der Bedarfsgerechtigkeit stärker entgegen. Bisher gab es keine Wartelisten trotz Kontingentierung. Weiter werden reglementarische Voraussetzungen für die schulischen Tagesstrukturen geschaffen. Basis dieses Reglements war das Musterreglement des Kantons. Auswirkungen: bedarfsgerechtes Angebot durch Abschaffung der Kontingente, Rechtsgleichheit d. h. Wahlfreiheit über den Ort der Betreuung, zurzeit werden etwa 10 Prattler Kinder ausserhalb der Gemeinde in öffentlichen Kindertagesstätten betreut; Vereinheitlichung und leichte Erhöhung der maximal subventionierten Tagessätze, die im nationalen Mittel liegen; Anhebung des Kostendaches für die Subventionierung der Elternbeiträge um 5 % auf CHF 1.365 Mio. Neu gibt es eine faire Berechnungsgrundlage für das tarifbestimmende Einkommen und die Steuerschlupflöcher werden beseitigt. Einzelne Familien erhalten dadurch weniger Subventionen als heute. Fragen können heute oder spätestens in der zweiten Lesung beantwortet werden.

Zum Eintreten gibt es keine Wortmeldung und es folgt die Direktberatung.

**Simone Schaub:** Die SVP-Fraktion hat das Reglement diskutiert. Für uns sind folgende Punkte wichtig: Die Unterstützung ist einkommensabhängig und nicht mehr von einem Giesskannenprinzip geleitet. Der Wechsel von der Objekt- zur Subjektfinanzierung hat zwar den Nachteil, dass die Administration in der Gemeinde zunimmt, weil die Einkommen überprüft werden müssen, bringt aber den Vorteil, dass die Erziehungsberechtigten aussuchen können, wo sie ihre Kinder unterbringen. Wir gehen davon aus, dass in den Kitas das unternehmerische Denken zunehmen wird, weil nicht mehr sicher ist, dass automatisch alle Plätze besetzt sind, sondern die Kitas mit ihrem Angebot überzeugen müssen. Somit spielt der Markt. Von Vorteil sehen wir beim neuen Reglement auch, dass es standortunabhängig ist. Wenn ein Elternteil nicht in Pratteln arbeitet, ist es einfacher, das Kind am Arbeitsort unterzubringen. Wir bedauern, dass diejenigen Eltern nach wie vor benachteiligt sind, die ihre Kinder selber betreuen. Auf die zweite Lesung wünschen wir die Sicherstellung, dass bei einer Budgetüberschreitung Massnahmen ergriffen werden. Dazu folgende Fragen: Die Beiträge werden für ein Jahr festgelegt und wir fragen uns, ob die Beiträge schneller angepasst werden oder ob die Beiträge für ein Jahr fix sind und ab welcher Höhe einer Budgetüberschreitung eingegriffen wird. Wir danken für die Beantwortung und werden das Reglement mehrheitlich unterstützen.

**Rebecca Moldovanyi:** Die SP-Fraktion bedauert, dass der Faktor für Babys und Kinder mit besonderen Bedürfnissen trotz Focus auf Standortattraktivität gesenkt wurde. Ausserdem möchten wir wissen, wie es zu den Zahlen auf Seite 4 kam. Der durchschnittliche Kostenbeitrag der Eltern steigt auf 42 %. Wie kommt es dazu? Liegt es am Schliessen der Steuerschlupflöcher oder weil auch einkommensschwache Familien mehr bezahlen müssen?

**Gerold Stadler:** Die Fraktion der Unabhängigen und Grünen dankt für die Ausarbeitung der Vorlage und unterstützt diese in allen Punkten. Gut aufgegleist wird auch die Betreuung in der Schule, insbesondere, dass Tagesstrukturen geschaffen werden, was wir sehr begrüssen.

**Thomas Sollberger:** Die FDP-Fraktion hat eine Frage zum Abschnitt 14 § 2 Ausbildungszuschlag: Was bedeutet eine Erhöhung des Beitrages, wenn es sich um eine Ausbildungsstätte handelt? Was bedeutet dies konkret? Zählen Praktikantinnen als billige Arbeitskräfte auch zu den Auszubildenden oder ist dies anders? Sonst würde man mit billigen Arbeitskräften zusätzliches Geld verdienen.

**Mauro Pavan:** Zu Simone Schaub: Es war bis jetzt schon so, dass die Beiträge einkommensabhängig waren – ich rede aus Erfahrung – und es ist nicht so, dass man benachteiligt ist, wenn man die Kinder selber betreut. Auch dort rede ich aus Erfahrung, weil wir beides hatten, unsere Kinder zuerst in der Kita und später selber betreut. Bei einer Eigenbetreuung bleibt unter dem Strich mehr übrig, weil man für die Betreuung immer noch genug bezahlt.

**GR Roger Schneider:** Zur Frage von Simone Schaub, wie schnell man reagieren kann: Eine schnelle Reaktion hat den Sinn, die Beiträge nicht auszufern und die Rechnung explodieren zu lassen, wie es schon einmal passiert ist (steht in der Vorlage). Zur Anpassung des Faktors: Es handelt sich um eine Anpassung an aktuelle Gegebenheiten. Die anderen Fragen beantwortet Andrea Sulzer.

**Andrea Sulzer:** Zur Frage der 42 % (SP): Zu dieser Mengenausweitung kommt es, weil nun auch auswärtige Betreuungsplätze angerechnet werden, was einen Kostenanstieg ergibt. Der Verrechnungssatz, d. h. was die Kita pro Tag erhält, steigt und darum steigen auch die Kosten. Dies sind die beiden Gründe für die insgesamt 10 % Kostenanstieg, die mit 5 % den Eltern und 5 % der Gemeinde belastet werden. Zum Ausbildungszuschlag (FDP): Angestrebt wird eine gute Qualität in den Kitas und dazu eignet sich ein Qualitätszuschlag für die Kitas. Ein gutes Qualitätsmerkmal ist, wenn die Kita auch eine Ausbildungsstätte darstellt. Damit sind Kitas gemeint, die nicht Personen in einem Vorpraktikum, sondern wirklich in der Ausbildung haben. Dort ist eine gute Strukturqualität vorhanden und wir können von einer gut geführten Kita ausgehen. Beim Ausbildungszuschlag handelt es sich also um ein Qualitätsmerkmal.

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen. Es folgt die 1. Lesung:

- § 1 Zweck und Geltungsbereich
  - § 2 Begriffe
  - § 3 Beiträge der Gemeinde
  - § 4 Kostenbeiträge der Erziehungsberechtigten
  - § 5 Anspruchsberechtigung
  - § 6 Massgebendes Einkommen und maximales Vermögen
  - § 7 Einkommensobergrenze für den maximalen Beitrag der Gemeinde
  - § 8 Babytarif, Tarif für Kinder mit besonderen Bedürfnissen und für Schulkinder
  - § 9 Auszahlung der Beiträge der Gemeinde
  - § 10 Verfahren und Berechnung der Beiträge der Gemeinde und der Kostenbeiträge der Erziehungsberechtigten
  - § 11 Jährliche Neuberechnung und Änderungen
  - § 12 Rückerstattung von Beiträgen
  - § 13 Vollzug
  - § 14 Datenschutz
  - § 15 Verfügungszuständigkeiten
  - § 16 Rechtsmittel
  - § 17 Inkrafttreten
- Keine Wortmeldungen

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen und die 1. Lesung ist abgeschlossen.

---

**Geschäft Nr. 3104**

**Zonenplan Siedlung - Mutation OeWA-Zonen Nr. 21, 38 & 72 aufgrund Grünflächeninitiative – 2. Lesung**

Aktenhinweis

- Antrag des Gemeinderates vom 29. Mai 2018

**Benedikt Schmidt:** Vor der zweiten Lesung möchten wir von der Fraktion der Unabhängigen und Grünen, die die Grünflächeninitiative lanciert haben, betonen, dass wir mit dieser Umsetzung alles andere als zufrieden sind. Ich habe an der letzten Sitzung sehr detailliert erklärt, warum die Mutation der Zweckbestimmungen der OeWA-Zonen absolut nicht ausreichend ist, weil man nämlich mit den neuen Bestimmungen weiterhin praktisch alles machen kann, was man will. Beispiele dazu habe ich schon das letzte Mal aufgeführt. Ich habe gehofft, dass der Gemeinderat nun mit einer besseren Lösung kommt, das Grünflächenkonzept zuerst ausarbeitet und dann sagt, wie man die Initiative umsetzen will. Wir haben festgestellt, dass wir die einzigen sind, die unzufrieden sind, was wir so zu Kenntnis nehmen und hoffen, dass es trotzdem gut kommt und falls es doch nicht gut kommt, melden wir uns wieder.

Es gibt keine weiteren Wortmeldungen. Es folgt die 2. Lesung:

**1 Ausgangslage**

**2 Überprüfung der Zweckbestimmungen**

**Pos. 21 Friedhof Grossmatt**

**Pos. 25 Joerinpark mit Restaurant zum Park**

Keine Wortmeldungen

**Pos. 27 Sportwiese Hexmatt**

**Patrick Weisskopf:** Wie schwierig die Interpretation der Initiative ist, will ich aufzeigen. Die Hexmatt ist eine Spiel- und Sportwiese und ich bitte den Gemeinderat in Zukunft, das Schwergewicht auf Spiel und Sport zu legen. Zwei Beispiele (*zeigt Steine*): Das eine Beispiel sind die Steine hier. Früher gab es dort einen Mergelplatz und man konnte Velofahren und Boccia spielen und mit diesen Steinen als Belag ist dies nicht mehr möglich. Warum kam es zu diesen Steinen? Ursprünglich wurde der Mergelplatz für Zirkus und Grümpelturnier gemacht. Anscheinend gab es Bemerkungen, man bekomme staubige Füße. Flexibel muss man sein, wenn man Fahrten mit Lastwagen vermeiden will und man könnte einen solchen Platz als Zwischennutzung dafür brauchen bzw. den Aushub auslegen. Ich bitte daher, wenn der Platz das nächste Mal als Zwischennutzung verwendet wird, den Mergelplatz wieder herzustellen, damit er wirklich zum Spielen gebraucht werden kann. Eine Zwischennutzung tagsüber für die Industrie finde ich gut. Das andere ist öffentliches Interesse und dieses ist für mich wie ein Ballon, kann grösser oder kleiner sein (*Patrick Weisskopf bläst einen Ballon auf, der platzt.*) und platzen. Weiter gibt es die Investoren mit ihren Interessen und das öffentliche Interesse ist sehr klein, fast wie der Spitz. Die Gemeindeverwaltung muss beides sehr gut abwägen, damit es nicht zerplatzt. So sehe ich es auch, wenn es um Sammelbehälter geht. Für mich gehören Sammelbehälter in die Quartiere und dorthin, wo der Wertstoff anfällt bzw. wo man beispielsweise die Flaschen kauft. Wenn Quartierpläne geändert werden, sollte dies auch so geschehen und nicht, dass schlussendlich in der Hexmatt Platz für Altglassammlungen verbraucht wird. Das öffentliche Interesse ist hier noch einmal etwas kleiner, weil keine 180 m entfernt der Werkhof steht. Wenn man es anders macht, muss man damit rechnen, dass ein aufmerksamer Bürger eine Einsprache macht, um zu schauen, was nun das Interesse ist



würde der Einwohnerrat den Willen des Volkes nicht richtig umsetzen. Im Anhang des BPK-Berichtes sind zwei Tabellen enthalten. Die eine Tabelle mit den Varianten des Gemeinderates, in der die Zahlen zum Vergleich nebeneinander stehen und so gewisse Merkmale der einzelnen Varianten miteinander verglichen werden. In der zweiten Tabelle sind zwei zusätzliche Varianten enthalten, die uns auf Nachfrage durch die Verwaltung gezeigt wurden. Dies sind Untervarianten, die nur eine Rampe und keinen Lift zu einem günstigeren Preis enthalten als die Variante 1 des Gemeinderates. Wir haben auch die Umgebung angeschaut und den Strassennetzplan. Es sind verschiedene Änderungen in Aussicht und dies nicht nur auf dem Gebiet der Coop-Zentrale, sondern auch in mehreren anderen Gebieten. Heute mit der Planung von Infrastrukturprojekten zu warten, bis die anderen Planungen fertig sind, ist nicht zielführend und würde zu keinem Ergebnis führen, weil alle denkbaren Vorhaben über Jahrzehnte laufen. Die BPK hat dem Gemeinderat empfohlen, die Vorlage bzw. das Projekt später auf Behindertenfreundlichkeit überprüfen zu lassen. Dafür gibt es verschiedene Institutionen wie beispielsweise Pro-cap. Somit ist für den Einwohnerrat sichergestellt, dass die Anforderungen an die Behindertenfreundlichkeit auch umgesetzt sind. Ein wichtiger Punkt der Variantendiskussion ist, welche Anforderungen die Initiative an die Unterführung stellt. Im Initiativtext ist ein entscheidender Satz unter „Grundsätze“ enthalten: „Es handelt sich um eine Unterführung, die allen Formen des Langsamverkehrs gerecht wird“. Langsamverkehr enthält auch den Veloverkehr; die Definition von Langsamverkehr lässt sich auf der Webseite des Bundesamtes für Verkehr nachlesen. Entsprechend muss die ausgewählte Variante dem Veloverkehr gerecht werden. Dies ist mit einem kleinen Interpretationsspielraum machbar und die BPK war einstimmig der Meinung, dass eine Variante mit Lift den Veloverkehr nicht grundsätzlich verhindert, solange das Velo nicht zu gross oder mit Anhänger ist und nicht in den Lift passt. Wir sind aber nicht der Meinung, dass dies dem Veloverkehr gerecht wird. Entsprechend hat die BPK dem Gemeinderat vorgeschlagen, eine Variante auszuarbeiten, die auf beiden Seiten Rampen enthält. Im Beschlussantrag unter Punkt 5 hat die BPK darauf verzichtet, auf ein konkretes Projekt zu verweisen, weil wir kein fachtechnisches Wissen zu den Neigungen und Steigungen haben und nicht wissen, ob sie so oder so funktionieren. Es liegt auch nicht in der Kompetenz der BPK, Verhandlungen zu Landerwerb zu führen, dies ist Aufgabe der Exekutive. Daher werden im Bericht der BPK die Rahmenbedingungen festgelegt und der Gemeinderat muss später zusammen mit der Verwaltung eine Möglichkeit finden, diese Rahmenbedingungen konkret umzusetzen. Daher hat sich die BPK für die bisherige Lage entschieden, weil sie in der Mitte zwischen Gallenweg und Oberemattstrasse liegt. Für uns ist offen, ob der bestehende Tunnel verwendet oder ein neuer erstellt wird; wahrscheinlich ist ein Neubau aus finanziellen Gründen nicht sinnvoll. Die BPK will einen Tunnel für alle Verkehrsteilnehmer, weil so die Frequenzen und auch die Sicherheit erhöht werden, weil es weniger verlassene Ecken gibt. Die Rampe soll sowohl für den Veloverkehr als auch für den Behindertenverkehr tauglich sein und darf somit maximal 6 % Steigung aufweisen. Eine Variante mit Lift und Rampe ergibt wenig Sinn, weil die Kosten doppelt anfallen und ein Lift ein gewisses Vandalismusrisiko darstellt. Dies war die Herleitung des Beschlussentwurfes, den die BPK einstimmig genehmigt hat und dem Einwohnerrat zur Zustimmung vorlegt und Gemeinderat und Verwaltung mit der weiteren Planung der Fröschi-Unterführung beauftragt. Uns ist auch klar, dass es sich um einen grossen Kostenblock handelt, aber wir sind an den Volksentscheid der Initiative gebunden und bei einem Betrag über CHF 4 Mio. würde ein erneuter Volksentscheid notwendig. Dann entscheidet das Volk, ob so viel Geld für diese Unterführung ausgegeben werden soll. Für Fragen stehen wir zur Verfügung.

**Thomas Sollberger:** Zum Voraus meiner Ausführungen: Alle Rollstuhlfahrerinnen und Rollstuhlfahrer, alle Nutzerinnen und Nutzer von Rollatoren und alle Erziehungsberechtigten mit Kinderwagen haben einen legitimen Anspruch, die Bahnlinie zu queren und dieser Anspruch ist auch bei der FDP-Fraktion unbestritten. Im Bericht der BPK mussten wir feststellen, dass gewisse für die Entscheidungsfindung relevante Fragen überhaupt nicht oder nur ungenügend berücksichtigt wurden und welchen Einfluss der Landerwerb auf die möglichen Ausführungsstermine hat, wurde durch die BPK überhaupt nicht ange-

sprochen. Sollte ein allfälliges Enteignungsverfahren bis vor Bundesgericht gezogen werden, kann dies zu einem Zeitverlust von mehreren Jahren führen. Die zukünftige Entwicklung ist im BPK-Bericht nur bezüglich Coop-Verteilzentrum erwähnt. Welche Auswirkungen das geplante Schulhaus auf die Frequenzen einer Unterführung haben könnte, ist kein Thema, ebenso wenig wie die Langsamverkehrsverbindung Richtung Salina Raurica. Dass das ganze neue Quartier ausschliesslich über den Gallenweg mit dem Dorf verbunden werden soll, hält die FDP-Fraktion nicht für sinnvoll. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass das geplante bzw. angedachte Schulhaus eine Dreifachturnhalle erhalten soll, was das Schulhaus Fröschmatt nicht hat. Auch dadurch kann man mit steigenden Frequenzen rechnen. Unter Punkt 4.4 stellt die BPK fest, dass der heutige Standort der Unterführung optimal ist, was wir auch so sehen. Darum haben wir folgenden Antrag gestellt: Unter Berücksichtigung der Entwicklung und der Verzögerungen, die durch ein Enteignungsverfahren entstehen können, schlägt die FDP-Fraktion vor, schrittweise vorzugehen und mit der Ertüchtigung der bestehenden Fröschi-Unterführung mit zwei Liften zu beginnen und in einem zweiten Schritt eine Unterführung für Velofahrer, Rollstuhlfahrer und Fussgänger zu planen. Die Details sind aus unserem Antrag ersichtlich. Bitte unterstützen sie unseren Antrag. *Antrag von Thomas Sollberger*

**Rebecca Moldovanyi:** Die SP dankt der BPK für den Bericht. Wir stimmen dem Beschluss der BPK zu, weil nur ein einziger Tunnel für den gesamten Langsamverkehr vorhanden wäre, wobei wir einen Tunnel mit einer 180-Grad-Wendung bevorzugen würden. Wir stimmen auch zu, weil kein Lift vorhanden ist. Wir begrüßen auch, dass die Unterführung möglichst auf eigenem Land sein soll.

**Mauro Pavan:** Der Antrag der FDP steht völlig quer in der Landschaft. Das Volk hat mit einer grossen Mehrheit eine sichere und saubere Unterführung angenommen, die allen Formen des Langsamverkehrs gerecht wird und ausgerechnet dieser Antrag wird diesem nicht gerecht. Der Antrag ist ein überflüssiger Arbeitsantrag an den Gemeinderat und wenn wir von steigenden Frequenzen ausgehen, ist der Antrag erst recht absurd. Lehnt den Antrag ab.

**Christoph Zwahlen:** Die Mehrheit der Unabhängigen und Grünen steht hinter dem Antrag der BPK, auch aus den Gründen: Es gibt nur einen Tunnel und es gibt keinen Lift. Auch für mich steht der Antrag der FDP quer in der Landschaft, auch wenn man über die neuen Quartiere nördlich der Bahnlinie nur immer redet. Genau in der Verlängerung der Fröschi-Unterführung führt eine Brücke über die Bahnlinie. Wenn man eine Unterführung unter der Bahnlinie hindurch bauen will, die viel tiefer liegt, ist dies nicht ganz günstig. Ich kann nicht für alle reden, weil wir es nicht abgesprochen haben – ich persönlich bin gegen den Antrag der FDP.

---

**Präsenz:** Es sind inzwischen 37 Personen des Einwohnerrates anwesend. Das einfache Mehr beträgt 19, das 2/3-Mehr 25 Stimmen.

---

**Andreas Seiler:** In der BPK haben wir die Inputs der Fraktionen aufgenommen und dies haben wir auch mit der FDP-Fraktion gemacht. Dort gab es ursprünglich eine grosse Minderheit, die nur den Lift gebaut hätte statt eine Rampe. In der fachlichen Diskussion hat sich dann herausgestellt, dass dies die Initiative nicht umsetzt. Der Gemeinderat ist derselben Meinung und hat deshalb die Minimalvariante nur mit Lift nur am Rande erwähnt. Der Antrag, zuerst einen Lift zu bauen und später trotzdem eine Rampe, ergibt für mich gar keinen Sinn, weil so nur die Kosten maximiert werden, weil schlussendlich beides vorhanden ist. Entweder wird die Initiative nicht umgesetzt und Kosten eingespart, was ich nicht für richtig halte, oder man entscheidet sich für die Variante BPK, die nach

sachlicher Prüfung aller Fakten hier vorliegt. Diese Variante bringt sicher mehr Nutzen für mehr Personen als nur die Liftlösung. Einziger Nachteil sind die hohen Kosten, aber es ist das, was wir vom Stimmvolk als Auftrag erhalten haben. Daher empfehle ich von der BPK aus, dem Antrag der BPK zu folgen und den Antrag der FDP abzulehnen.

**Dieter Härdi:** Zu den Anträgen 3.1 bis 3.7 gibt es Folgendes zu sagen: Von 2013 liegt das Langsamverkehrskonzept der Firma Metron AG vor. Dort ist festgelegt, dass städtebaulich zwei Langsamverkehrsachsen ausgebaut werden. Es sind dies die Unterführung Bahnhof und Gallenweg, die beide langsamverkehrstauglich gestaltet werden sollen. Ebenso wird Handlungsbedarf bei der Unterführung Fröschi erkannt, die ungefähr in der Mitte zwischen Oberemattstrasse, Krummeneich und Gallenweg ist. Die heutige Überführung Gottesacker – Münchackerstrasse soll erhalten bleiben. So sagt es der Bericht der Metron AG. Der Langsamverkehr soll gemäss der Machbarkeitsstudie Tram innerhalb des Ausbaues der Unterführung Gallenweg ebenso entflochten werden. Zu 3.2 sind wir auch der Meinung, dass die Unterführung für alle Verkehrsteilnehmer tauglich erstellt werden soll. Zu 3.3: Gottesackerstrasse – Münchackerstrasse ist gemäss Strassennetzplan städtebaulich nicht zu priorisieren; vielmehr ist es die Achse Pratteln-Dorf – Bahnhofstrasse – Bahnhof Nord – Verbindung ins Grüssen, die es zu stärken und auszubauen gilt. Daneben ist auch die Achse Schlossstrasse – Gallenweg – Hohenrainstrasse – Kraftwerkstrasse – Salina Raurica gemäss Strassennetzplan eine wichtige Verbindung für den Langsamverkehr und dieser ist hier zu priorisieren. Es handelt sich um den kürzesten und direktesten Weg. Eine Unterführung nur gerade 200m neben dem Gallenweg ist nicht notwendig und auch nicht sinnvoll. Zu 3.4: Die Verbindung Reitweg – Schlossackerstrasse – Giebenacherstrasse ist bestehend und führt zur Sandgrube. Zukünftig soll vom Bahnhof bis Münchacker eine Langsamverkehrsrouten entlang der SBB-Linie entstehen, die bereits angedacht ist. Zu 3.5: Gemäss gültigem Strassennetzplan erfolgt die Verbindung über Gallenweg – Kraftwerkstrasse auch für den Langsamverkehr, und nicht über Münchackerstrasse – Zurlindenstrasse – Kraftwerkstrasse.

**Andreas Seiler:** Eine Unterführung unter die beiden Bahnlinien Richtung Rheinfelden und Liestal hindurch hat die BPK auch mit der Verwaltung zusammen angeschaut. Eine grobe Kostenschätzung ergab rund CHF 1. Mio. mehr durch die grössere Tunnellänge. Daher haben wir dies verworfen. Zum Landerwerb: Bei den zusätzlichen Varianten mit Rampe Richtung Westen ist zu sehen, dass man mit sehr wenig oder gar keinem fremden Land auskommt, wenn man bei der Kita bauen würde.

**Marc Bürgi:** Die BDP dankt der BPK für den Bericht und die Überlegungen, die dazu gehören. Wir sind der Meinung, dass der Bericht genau das prüft, was wir der BPK damals in Auftrag gegeben haben und was die BPK hier vorschlägt, entspricht dem Volksauftrag der Abstimmung zur Fröschi-Unterführung. Für die BDP steht der Vorstoss der FDP-Fraktion, der konträr zur Meinung ihres eigenen BPK-Präsidenten steht, quer in der Landschaft. Grund dafür ist, dass mit dem Vorstoss alle Überlegungen, die vor der Überweisung an die BPK angestellt wurden, komplett wieder auf das Feld Null gesetzt werden. Dies ist weder effizient noch fair, weil die Diskussionen, die im Antrag enthalten sind, schon früher geführt wurden. Wir haben bereits darüber diskutiert, dass ein Lift schlichtweg im Unterhalt zu teuer und anfällig auf Vandalismus ist. Bei einer Kombination, wie es die FDP-Fraktion vorschlägt, stelle ich mir vor, dass schlussendlich ein Betrag resultiert, der so hoch ist, dass das Volk noch einmal darüber abstimmen muss. Ich halte dies für eine Irreführung des Stimmvolkes, das zwar knapp, aber ja zur Fröschi-Unterführung gesagt hat. Daher bin ich der Meinung, dass man den Antrag der FDP-Fraktion zurückweisen muss und das Geschäft so weiterläuft, wie es die BPK empfiehlt.

**Patrick Weisskopf:** Ich danke der BPK für die Ausarbeitung der Varianten und Erklärungen. Trotzdem möchte ich wie in den vorherigen Ausführungen auf den Spickel zurückkommen und zu bedenken geben: Wir wollen eine Entflechtung zwischen Fussgänger und Velofahrer. Die jetzige Fröschi-Unterführung ist sehr beengt und wird schon alleine deswegen kritisiert. In Zukunft werden wir einen vermehrten Verkehr vom Frö-

schmatt Richtung Bahnhof Nord haben, weil eine Dreifachturnhalle erstellt werden soll und diese auch von der Sekundarschule genutzt werden könnte. Darum meine Idee, die Rampe, wie sie in Variante 4 gezeigt wurde, um 180 Grad zu kehren und die Einfahrt vom Reitweg her zu gestalten, respektive dass diese von der Zehntenstrasse gerade nach der heutigen Unterführung hinuntergeht. Dies würde erlauben, eine gute und richtige behindertengerechte Unterführung zu gestalten und man könnte weiterhin die bestehende Fröschi-Unterführung für Fussgänger und Schüler benutzen. Diese könnten dann problemlos über die Viaduktstrasse ins andere Quartier laufen oder fahren; es ist ein natürlicher Fluss und kein Zickzack. Falls man später die Überführung aufheben will, könnte man relativ einfach daran anschliessen. Dies sollte man heute bedenken und nicht nur Rappen spalten und die billigste Variant suchen, sondern wirklich überlegen, was wir für die nächsten 50, 60 oder 70 Jahren brauchen. Die jetzige Fröschi-Unterführung ist so alt und stammt aus einer anderen Zeit und wir sollten heute schon die zukünftigen Ausbaumöglichkeiten berücksichtigen. Gerade, wenn gefordert wird, sie müsse für den Langsamverkehr befahrbar sein; schaut euch Beispiele in Muttenz an. Eventuell ist so etwas möglich, wenn man unter der Bahn eine Rundung macht, statt einer Ecke, dann ist sie wirklich befahrbar. Auf solche Konzepte müssten wir uns auslegen und nicht eine alte, bestehende Unterführung neu anbinden und Kompromisse hinten und vorne machen. Dies ist mein Wunsch an Bauverwaltung und Gemeinderat: Bitte, macht das Spektrum auf und überlegt, wie ihr es am besten in das Langsamkonzept einbaut und ob es sinnvoll ist, ein neues Loch zu machen, das wirklich mit dem Velo befahrbar ist und wo es keine Unfälle gibt. Eine Rampe mit 6 % Gefälle ist eine lange Rampe für Personen im Rollstuhl und kann nicht durchgehend 6 % haben, sondern braucht ein Podest zwischendrin. Ich bin überzeugt, wenn ihr mit den Behindertenverbänden zusammenarbeitet, kommt ihr auf solche Lösungen und die Variante 4 mit den umgekehrten Rampen mit wenig Landverlust. Die gelb eingezeichneten Strassen braucht es nicht und wegen dem tiefen Niveau Richtung Westen, kann man einfach an die anderen Quartiere anschliessen.

**Urs Schneider:** Auch die SVP-Fraktion dankt der BPK herzlich für die geleistete Arbeit. Wir haben von Anfang an die Liftvariante bevorzugt und hatten diese im Hinterkopf. Die ersten vier Varianten, die der Gemeinderat vorgelegt hat, sind relativ teuer. Warum wird es so teuer? Links und rechts befindet sich eine Strasse der Bahn entlang. Man hat nicht nur eigenes Land, man muss Land erwerben und dadurch liegen Schätzungen von CHF 4 – 5 Mio. vor. Unsere Fraktion hat das Gefühl, dies sei etwas zu viel. Wir haben nun einen Antrag der FDP mit einer Liftvariante vorliegen und aus den genannten Gründen (Kosten, Landerwerb, Vereinfachung des Projektes) unterstützen wir den Antrag der FDP.

**Mauro Pavan:** Ich bitte euch noch einmal inständig, den Antrag abzulehnen. Marc Bürgi hat vorhin zur Abstimmung gesagt, es sei knapp gewesen; es waren jedoch 57 % dafür und dies war nicht so knapp. Es gibt eine Partei in der Schweiz, die sich beklagt, wenn eine Initiative mit 50.3 % angenommen und nicht buchstabengetreu umgesetzt ist, bevor die Frist überhaupt abgelaufen ist. Andreas Seiler hat es vorhin schon gesagt: Die BPK hat sich einstimmig dafür ausgesprochen. FDP und SVP stellen die Mehrheit in der BPK. Hört doch wenigstens auf eure eigenen Kommissionsmitglieder.

**Tobias Henzen:** Ein Lift ist gut und recht, aber wenn nur ein Lift gebaut wird, frage ich mich, was passiert, wenn der Lift defekt ist. Wir Behinderten haben dann gar keine Chance die Unterführung zu durchqueren. Ich bitte hier um ein wenig Menschlichkeit.

**GR Stefan Löw:** Der Gemeinderat hat Kenntnis von diesem Bericht und auch darüber diskutiert und kann ihn im Sinne der Umsetzung zur neuen Unterführung nachvollziehen. Die Initiative sagt klar aus, dass die Unterführung an diesen Standort bleiben soll und der Gemeinderat ist bestrebt, auch so zu planen und allenfalls zu realisieren. Selbstverständlich wird er auch berücksichtigen, wie sich der Landerwerb gestaltet und wie optimiert werden kann. Hierzu und zu anderen Sachverhalten werden die nötigen Abklärungen

gen getroffen und wir werden ihnen schlussendlich eine Vorlage bringen, die alle Punkte erfüllt. Daher mache ich ihnen beliebt, den Bericht der BPK zu verabschieden bzw. zu genehmigen. Zu den Anträgen der FDP: Von der Abteilungsleitung Bau, Verkehr und Umwelt wurden die wichtigsten Punkte erklärt. Bei der Planung der neuen Quartiere nördlich der Bahnlinie werden die Übergänge diskutiert und berücksichtigt.

**Benedikt Schmidt:** Eine Frage an die SVP: Was genau will die SVP denn unterstützen aus dem Antrag der FDP? Lift und einen zweiten Tunnel? Wenn man beides macht, werden keine Kosten gespart.

**Jens Dürrenberger:** Mein Herz schlägt für die Variante der BPK, aber mein Kopf sagt, dass das, was geplant wird, schön ist und viel und zu viel Geld kostet. Meiner Meinung nach wird die Variante, die hier vorliegt, ein Rohrkipierer, das wahrscheinlich am Stimmvolk scheitern wird. Das Stimmvolk wird nicht CHF 4 oder 5 Mio. für eine Unterführung ausgeben. Wenn es ans Geld geht, sagt schnell jemand nein. Um eine Initiative zu unterstützen, sagt dieselbe Person aber ja. Wer die Initiative unterstützt hat, sagt später: Wenn ich gewusst hätte, dass es CHF 4 oder 5 Mio. kostet, hätte ich nein gesagt. Was kann man nun wählen? Lieber den Spatz in der Hand, als die Taube auf dem Dach. Ich wähle nun lieber den Spatz und nicht das, was ich zukünftig hätte. Sonst ist die Unterführung in 10 Jahren immer noch nicht gebaut.

**Kurt Lanz:** Für mich ist die Diskussion sehr interessant, weil die SP-Fraktion schon früher Anläufe für eine vernünftige Querung Nord-Süd oder umgekehrt unternommen hat. Einer der Vorschläge war genau dieser, der im Antrag in Punkt 3.3. aufgeführt wird, nämlich Gottesackerstrasse – Münchackerstrasse. Wir haben den Vorschlag gemacht, als das Vierfeld in Planung war und hätten die gesamte nördliche Seite in das Vierfeld integrieren können. Eine Mehrheit des Rates, zu der auch die Seite mir gegenüber gehört, wollte dies nicht und nun kommt von ihnen dieser Vorschlag. Das ist zwar schön, aber wenn ich mir vorstelle, dass man zuerst den Lift priorisiert und dann passiert nichts mehr, dann ist jenen Personen Sand in die Augen gestreut, die an den Antrag glauben. Im Moment habe ich das ausgeprägte Gefühl, dass mir Sand in die Augen gestreut wird. Darum kann ich diesen Antrag nicht unterstützen.

**Patrick Weisskopf:** Ich stelle als Einzelperson einen Antrag. Ich möchte, dass auch eine Variante mit zwei Tunneln geprüft wird mit Rampe von Ost nach West abfallend. Begründung: Wenn man die jetzige Unterführung ausbaut, wird sie gesperrt, so lange man den zweiten Tunnel baut. Man sieht oft, dass eine dritte Tunnelröhre gebaut wird, statt eine zweite zu sanieren. Darum habe ich das Gefühl, dass eine Variante mit zwei Tunneln nicht viel teurer wird. Die Rampe muss man so oder so bauen; es wird lediglich die Richtung gekehrt.  
*Antrag von Patrick Weisskopf*

**Petra Ramseier:** Die BPK hat absichtlich Rahmenbedingungen gestellt, damit die Verwaltung Möglichkeiten hat, eine gute Lösung zu finden. Der Kostenrahmen ist gesetzt. Der Antrag der FDP sagt, es seien Lift, Videoüberwachung und weiteres zu überprüfen. Günstiger wird es so nicht und wenn man nichts macht, hat man den Auftrag nicht erfüllt. Darum gibt es keine Möglichkeit, dem zuzustimmen.

#### Abstimmung über den Antrag von Thomas Sollberger

://: Der Antrag der FDP-Fraktion, Thomas Sollberger, den Gemeinderat mit Punkt 1 bis 3.7 zu beauftragen (der ausformulierte Antrag ist im Geschäft Nr. 3017 aufgeschaltet), wird mit 18 Ja und 18 Nein bei 1 Enthaltung mit Stichentscheid des Präsidenten abgelehnt.

Diskussion zum Antrag von Patrick Weisskopf

**GR Stefan Löw:** Der Antrag von Patrick Weisskopf schränkt den Gemeinderat später bei der Bearbeitung von Projekten ein. Man muss sich bewusst sein, dass der Freiraum, der jetzt besteht, genommen wird und wir dann genau nach diesem Konzept arbeiten müssten. Ob dies gemäss Antrag von Patrick Weisskopf machbar ist, weiss ich nicht und auch nicht, welche Folgen der Antrag hat. Wir nehmen auf, was Patrick Weisskopf uns mitgegeben hat, können es prüfen und beantworten, würden es lieber in der offenen Version übernehmen und ausarbeiten.

**Andreas Seiler:** Die BPK hat ausdrücklich darauf verzichtet, eine konkrete Richtung der Rampe in den Beschluss aufzunehmen, weil es vor allem auf der Nordseite schwierig umzusetzen ist und darum eine gewisse Freiheit für die Umsetzung vorhanden sein muss, damit es so günstig wie möglich gemacht werden kann. Nun bereits hier festzulegen, dass die Rampe in eine bestimmte Richtung gehen muss, halte ich nicht für sinnvoll, und darum bitte ich, dem Antrag der BPK zu folgen. Die BPK hat absichtlich nur einen Tunnel, damit alle Verkehrsteilnehmer durch denselben Tunnel gehen und mit erhöhter Frequenz wird auch die Sicherheit erhöht. Darum bitte ich, für den Antrag der BPK zu stimmen.

**Petra Ramseier:** Man kann Gemeinderat und Verwaltung mitgeben, dass man den weiteren Kontext der Unterführung und die Verbindungen Nord-Süd und Süd-Nord im Rahmen der zukünftigen Entwicklungen noch genau anschaut und auf dieses Anliegen eingehen kann. Dies hat man bisher weniger gemacht, sondern geschaut, wie man die Unterführung bauen könnte. Ich möchte die Freiheit unbedingt belassen, die die BPK gegeben hat, die sehr wichtig ist, damit schlussendlich etwas Sinnvolles entsteht.

**GR Stefan Löw:** Die Initiative beschränkt sich auf die Unterführung Fröschmatt und nicht auf einen Perimeter von beispielsweise einem Kilometer. Der Auftrag ist klar: Es ist die Unterführung Fröschmatt. Das andere, worüber hier geredet wurde, werden wir auch prüfen und anschauen, aber der Auftrag ist klar standortgebunden an die bestehende Unterführung. Ein so schwammiger Auftrag, die Unterführung im Sinne der FDP-Fraktion irgendwo zu erstellen, kann nicht erteilt werden. Der Rat müsste dann der Auftrag geben, an einem anderen Ort eine Unterführung zu planen. Die Initiative will die Situation an der bestehenden Unterführung Fröschmatt verbessern.

**Petra Ramseier:** Ich wollte ein Votum zu den Rahmenbedingungen der BPK geben und hatte nicht die Absicht, den Fächer grundsätzlich zu öffnen. Es war gemeint, ob die Ausrichtung der Rampe West-Ost oder Ost-West ist, soll mit den genannten Entwicklungen im Hinterkopf angeschaut werden und die Rahmenbedingungen der BPK gelten weiterhin.

Abstimmung über den Antrag von Patrick Weisskopf

://: Der Antrag der Fraktion der Unabhängigen und Grünen, Patrick Weisskopf, eine Variante mit zwei Tunnel zu prüfen, Rampe von Ost nach West abfallend, wird mit grossem Mehr zu 2 Ja bei 5 Enthaltungen abgelehnt.

Abstimmung über Punkt „5 Beschluss“ im Bericht der BPK vom 3. Juni 2018

Der Rat beschliesst mit 20 Ja zu 16 Nein bei 1 Enthaltung:

://: Der Ausarbeitung des Projekts mit Kostenvoranschlag für den Ausbau der Unterführung Fröschmatt wird zugestimmt. Das Projekt muss folgende Randbedingungen erfüllen: Lage am heutigen Standort, ein Tunnel für alle Verkehrsteilnehmer, behindertengerechte Rampen mit max. 6% Steigung, keine Lifte.

Der Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum. Ablauf der Referendumsfrist:  
1. Oktober 2018.

---

## **Geschäft Nr. 3116**

## **ÖV-Gesamtkonzept / Sondervorlage Kredit brutto CHF 445'800 pro Jahr ab 2021 für Einführung definitiver Orts- busbetrieb**

### Aktenhinweis

- Antrag des Gemeinderates vom 3. Juli 2018

Auf dem Referentenplatz nimmt Dieter Härdi, Abteilungsleiter Bau, Verkehr und Umwelt Platz und steht für die Beantwortung allfälliger Fachfragen zur Verfügung.

**GR Stefan Löw:** Wir kommen zur Optimierung des ÖV im Raum Pratteln. Es handelt sich um eine wahrlich umfassende Vorlage mit umfangreichen Grundlagen, die wir ihnen hier abgeben durften, um das Konzept anzusehen. Das Resultat daraus ist ausserordentlich interessant und wird ihnen einerseits in der Vorlage des Gemeinderates und andererseits in den Grundlagen gut dokumentiert dargelegt. Die Schwachstellen werden klar aufgezeigt, sind auf Seite 3 dargestellt und der Gemeinderat schlägt ihnen eine Etappierung der Anpassungen vor. Sie sehen auf Seite 7 weitere Massnahmen im Rahmen der definitiven Einführung des Ortsbusses Pratteln. Die gewerblichen Anstösser finanzieren den Ortsbus mit rund CHF 254'200 mit (2017) und der Kanton. BL trägt CHF 134'200 an die Buslinie 82 bei. Der Restbetrag von CHF 57'400 wird durch die Gemeinde aufgebracht, ein für die Leistungen des Ortsbusses angemessener Beitrag mit grossem Nutzen. Der Versuchsbetrieb von 2012 – 2018 ist nun abgeschlossen und es liegen klare Zahlen zur Belegung und Benützung des Ortsbusses vor und die Beiträge des Kantons BL werden auch weiterhin an den Betrieb des Ortsbusses ausgerichtet. Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat daher die definitive Einführung des Ortsbusses und auch die weiteren Massnahmen werden im ÖV-Netz von Pratteln längerfristig zum Tragen kommen. Wenn wir diese zeitlich forcieren, müssten wir die zusätzlichen Linien in der Grössenordnung von rund CHF 1.4 Mio. pro Jahr vorfinanzieren. Die neuen Linien müssen irgendwann gemacht werden. Der Gemeinderat bittet sie, den Anträgen zuzustimmen und die definitive Einführung des Ortsbusses zu bewilligen.

### Eintretensdebatte

**Christoph Zwahlen:** Ich danke dem Gemeinderat für die gute Vorlage. Sie ist ausführlich und enthält alles, was man schon immer gerne erfahren hätte, von Station zu Station, was wie benützt wird und funktioniert. Es gab viele Informationen, falls man die Unterlagen anschauen wollte. Wir sind mit der Vorlage zufrieden. Mich befremdet, dass man nicht am Bahnhof halten will, wenn man Richtung Dorf fährt. Man sagt, falls die Fahrzeit nicht ausreicht, es auch spurtstärkere Busse gibt, aber wahrscheinlich würde es mehr Personen bringen, die von der Haltestelle Bahnhofstrasse Richtung Altersheim fahren, denn wenn jemand mit dem 14er ankommt und Angehörige besucht, läuft er entweder in die richtige Richtung oder in die falsche, um den Ortsbus zu nehmen. Dies ist ein Schönheitsfehler des Konzeptes, den man offensichtlich nicht beseitigen will. Ich hoffe auch, dass die 3. Stufe nicht nötig sein wird, weil bis dann ein Tram fährt.

**Christoph Pfirter:** Die SVP-Fraktion hat noch einen Antrag zu Punkt 3.2 „Sobald der Nettoanteil von CHF 60'000 überschritten wird, ist ein Orts-Taxi einzuführen“. Die Begründungen hierzu kommen später.

*Antrag von Christoph Pfirter*

Eintreten ist unbestritten und es folgt die Direktberatung.

**Andreas Seiler:** Die FDP-Fraktion ist mit der Vorlage zufrieden. Es ist interessant, dass wir im Vergleich zu anderen Ortsbusvorlagen viel mehr Zahlen haben, die die entsprechenden Auslastungen der Haltestellen und Busse belegen. Wir sind grundsätzlich mit dem Vorgehen des Gemeinderates einverstanden. Etwas seltsam ist die Formulierung des Beschlusses 3.1, in dem etwas beschlossen wird, was nicht in unserer Kompetenz liegt bzw. der Kanton machen soll. Man kann es schon so interpretieren, dass wir den Kanton auffordern, dies in den Leistungsauftrag aufzunehmen. Wir können es nicht beschliessen, sondern nur die Forderung dazu stellen. Dies als Bemerkung. Mit dem Anderen sind wir zufrieden.

**Christine Weiss:** Ich habe mit sehr grossem Interesse das sehr ausführliche und gute Gesamtkonzept ÖV gelesen und mit Genugtuung festgestellt, dass die Linienführung unseres Ortsbusses als die bestmögliche angesehen wird. Wir haben ja auch oft genug darüber debattiert und Anpassungen vorgenommen. Nach 6 Jahren Provisorium ist es nun an der Zeit, den Ortsbus definitiv einzuführen. Die weiteren Verbesserungen des ÖV-Netzes findet die SP-Fraktion sinnvoll und pragmatisch und wir wären froh, wenn sie der Gemeinderat wie vorgeschlagen etappenweise umsetzen könnte. Wir sind also für eine Annahme der Beschlüsse.

**Dieter Härdi:** Das Gesamtkonzept zum ÖV ist sehr ausführlich und wir haben versucht, es auf wenige Seiten zu konzentrieren, damit es allgemeinverständlich wird. Es war auch für uns nicht ganz einfach. Wir sind überzeugt, dass man den Ortsbus nach 6 Jahren und nach Gesetz nun definitiv einführen kann. Nach der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz ist es ja so, dass der Ortsbus den Nordast bedient (Gebiet Grünen mit publikumsintensiven Betrieben und gesetzlicher Erschliessungspflicht). Gleichzeitig hat der Kanton im Gebiet Rosenmatt – Aegelmatt nach kantonalem Angebotsdekret eine Erschliessungspflicht, die aber der Kanton wahrnehmen muss. Aus diesen beiden Situationen heraus entstand die Route des Ortsbusses mit einem Kostendeckungsgrad über 25 %, sonst wäre er durch den Kanton nicht finanzierbar. Wir hoffen bei heute 175'000 Einsteigern in den Bus, dass die steigende Tendenz beibehalten wird. Es benötigt immer eine gewisse Zeit bis eine solche Einrichtung des ÖV angenommen wird. Die Frequenzen der Einsteiger sind positiv.

**Christoph Pfliter:** Ich muss euch ja nicht erzählen, dass die SVP-Fraktion nicht unbedingt für einen Ortsbus ist und dies aus Kostengründen. Wir haben immer wieder darauf hingewiesen. In Pratteln ist relativ viel Siedlungsgebiet und dort, wo der Ortsbus hindurchfährt, kann man wirklich laufen. Die Zahl der Einsteiger hat zugenommen – das stimmt – aber welche Personen sind eingestiegen? Sind es Gehbehinderte oder solche, die nicht gut sehen und wirklich auf den ÖV und den Ortsbus angewiesen sind? Vielleicht sind auch viele Personen eingestiegen, weil es bequem ist. Wenn das Tram bis auf den Schmittiplatz fahren würde, würde auch ich dort einsteigen und nicht mehr zum Tram hinunterlaufen. Und wenn wir einen Sessellift hätten auf den Egglisgraben, würde ich auch nicht mehr hinauflaufen. Für mich stellt sich die Frage, was wir uns gönnen und was nicht. Im Moment haben wir das Geld, aber wie lange wir es für solche Sachen haben, ist hier die Frage. Wenn wir eines Tages wieder sparen müssen, finde ich es nicht in Ordnung, wenn wir über alle Ausgaben hinweg sparen und eventuell die Vereine für die Hallenmiete mehr bezahlen müssen. Solange wir das Geld dazu haben, ist mir der Ortsbus völlig egal, aber wenn wir es nicht mehr haben, bin ich dafür, den Ortsbus wieder abzuschaffen. Für mich ist er ein Luxus und den zuletzt geleisteten Luxus sollte man wieder abschaffen. Firmen zahlen an den Ortsbus und uns macht Angst, dass wir nicht wissen, wie lange sie dies tun und ich will nicht, dass alle Kosten an der Gemeinde Pratteln hängen bleiben. „Die Finanzierung kann heute vom Kanton nicht zugesichert werden, weshalb die Kostenbeteiligung der Gemeinde unklar ist“ heisst es auf Seite 5. Der Kanton schwimmt auch nicht gerade im Geld und man ist der Meinung, der Kanton zahle es ja. Ich selber bezahle ja auch Kantonssteuern und alle anderen hierin tun es auch und

auch dieses ist unser Geld - aus Steuern aufgebracht. Firmen und Kanton leisten heute einen Beitrag. Ich will aber nicht, dass eines Tages an der Gemeinde alle Kosten für den Ortsbus hängen bleiben, deshalb haben wir diesen Antrag gestellt. Ich habe nun begriffen, wie es läuft in Pratteln, wenn man etwas will. Man macht zuerst entweder eine Testphase oder eine befristete Stelle und am Schluss bleibt es. Es wird so weiterlaufen und das finde ich schade.

**Marc Bürgi:** Die BDP hat die sehr ausführliche Vorlage inklusive der Studie und den Fahrgastzahlen sehr genau angeschaut. Wir sind kritisch zum Ausbau am Morgen oder am Sonntag und besonders der zusätzlichen Linie Salina Raurica eingestellt. Absolut dafür sind wir, dass der bereits laufende Ortsbus definitiv eingeführt wird d. h. dass wir Punkt 3.2 im Antrag des Gemeinderates folgen. Da stehen wir voll dahinter. Punkt 3.1 stehen wir kritisch gegenüber. Warum? Der Leistungsauftrag des Kantons setzt voraus, dass, falls er dies übernimmt, auch die Kosten trägt. Der Kanton BL hat finanziell nicht sehr viele Mittel und die Tramlinie-14-Verlängerung in dieses Gebiet ist ebenfalls geplant und stockt. Wir haben heute mit der Buslinie der AAGL meiner Meinung nach eine genügende Anbindung von Zurlinden, Hardwasser bis und mit Längi und Augst. Von Augst aus inklusive Salina Raurica als neue Haltstelle der SBB haben wir die Möglichkeit, in 30 Minuten Augst, Pratteln sowie die andere Richtung anzufahren. Ich bin der Meinung, dass man das Anvisieren einer weiteren Ortsbuslinie ins Gebiet Salina Raurica, während die Tramlinie-14-Verlängerung schon geplant ist und sich das Gebiet leider nicht so entwickelt, wie ursprünglich angenommen, nicht forcieren sollte. Ich stelle darum den Antrag, dass man über die drei Punkte in der Vorlage 3.1 und 3.2 separat abstimmt. Zuerst die Abstimmung über die definitive Einführung des jetzigen Ortsbusses und anschliessend über den Ausbau eines weiteren Kurses über Augst nach Salina Raurica.

*Verfahrensantrag von Marc Bürgi*

**Andreas Seiler:** Die Frage, was Luxus ist und was nicht, stellt sich natürlich und sie hat sich bei den letzten beiden Ortsbusvorlagen auch schon gestellt und nun stellt sich die Frage, wie man dies objektiv beantworten kann. Beim Kanton gibt es eine Regelung zur Erschliessungspflicht, welche Gebiete erschliessungspflichtig sind und welche nicht. Dies setzt eine gewisse Dichte an Einwohnern bzw. Arbeitsplätzen voraus, weil der ÖV ein Massentransportmittel ist und mit ein oder zwei Personen im Bus nicht rentiert. Darum und dies ist in der Vorlage auch ausgewiesen, haben wir auf dem Südast Ortsbuslinie 82, eine Erschliessungspflicht, die der Kanton auch abgilt. Dort macht es auch Sinn. Keinen Sinn macht, weiter den Hang hinauf zu fahren, wo es relativ wenige Einwohner im Vergleich zur Fläche gibt, was der Gemeinderat in der Vorlage dargelegt hat und zu wenig mögliche Fahrgäste gegeben sind. Darum die Einzelinitiative im nächsten Geschäft, die zur Ablehnung empfohlen wird. Entsprechend ist der Ortsbus, so wie er jetzt ist, sinnvoll. Auf dem Nordast haben wir sowieso die Erschliessungspflicht aus den Quartierplänen und es sind die Einkaufszentren dafür verantwortlich, einen Bus zu organisieren. Die Gemeinde erledigt dies in Zusammenarbeit mit dem Ortsbus und dies wird entsprechend verrechnet. Die FDP-Fraktion hat auch entschieden, dem Antrag 3.1 zuzustimmen, um den Kanton aufzufordern, die Busverbindungen in Pratteln zu verbessern. In dieser Wachstumsgegend macht dies Sinn. Der Kanton hat nicht zu viel Geld, aber es war in Allschwil möglich und so sollte es auch im dicht besiedelten Gebiet von Pratteln möglich sein. Diese Forderung müssen wir in Liestal stellen und so wird der Kanton aufgefordert, dies in den vierjährigen Leistungsauftrag aufzunehmen.

**GR Stefan Löw:** Kurz zu den Anträgen. Wir stellen nicht den Antrag auf einen zweiten Ortsbus; dies haben wir verneint. Wir haben gegenüber dem Grüssen eine Erschliessungspflicht, die in den Quartierplänen geregelt ist, die der Einwohnerrat verabschiedet hat. Wir sind verantwortlich, dies zu organisieren und wenn der Ortsbus wegfällt, müssen wir eine andere Lösung finden mit einem anderen Bus, der das Grüssen bedient. Umgekehrt haben die Gewerbetreibenden im Grüssen die Pflicht, sich am Bus bzw. den Kosten zu beteiligen. Man hat einen Schlüssel vereinbart, der sich aufgrund eines Flächenmasses ergeben hat. Es handelt sich also nicht um einen willkürlichen Beitrag, sondern

um einen mit klaren Grundlagen. Sich mit dem ÖV zu beschäftigen, stellt einen rollenden Prozess dar. Der ÖV bewegt sich immer und muss den Gegebenheiten laufend angepasst werden. Bei der Erarbeitung des ÖV-Konzeptes wurden Fachleute einbezogen, die sich persönlich sehr stark eingebracht haben. Sie konnten auch aufzeigen, wo die Schwachstellen im ÖV sind; dies haben nicht wir in der Gemeinde gemacht, sondern Verantwortliche des Kantons und die Sachbearbeiter, die im ÖV-Bereich mit dem Kanton zusammen arbeiten. Der Kanton sieht auch die Erschliessungspflicht, die er in diesem Bereich hat und sieht auch den Nutzen, den er davon hat, weil sich die Attraktivität eines Ortes steigert. Wir beabsichtigen auch, das Aufkommen des Individualverkehrs ein wenig zu steuern, was auch eine Absicht des ÖV ist. Ich rate davon ab, den Beitrag der Gemeinde auf CHF 60'000 zu begrenzen, was uns jeden Spielraum nimmt. Man kann nicht den Ortsbus einführen und dann ein Jahr später wieder aufheben. Der Ortsbus kommt in den Leistungsauftrag des Kantons, wird alle vier Jahre überprüft, wieder ausgeschrieben und bewilligt. Der Kanton ist verlässlich, wenn einmal gesagt, er mache mit, dann macht er mit und der Beitrag des Kantons ist nicht infrage gestellt. Ich bitte euch, dem Antrag über die CHF 60'000 nicht zuzustimmen. Zu 3.1: Dem Kanton gegenüber wird postuliert, dass wir die Anpassungen haben möchten. Wir können diese nicht über den Kopf des Kantons bestimmen, aber gebt dem Gemeinderat den Auftrag, dies zu machen, sonst muss er es bleiben lassen, was völlig falsch ist und das Konzept sagt ja, dass wir diese Anpassungen vornehmen sollen. Ich bitte, den Anträgen so zuzustimmen, wie sie der Gemeinderat vorgelegt hat.

**Dieter Härdi:** Der Antrag der SVP ist unpräzise formuliert, weil er nicht darlegt, was passiert, wenn der Betrag von CHF 60'000 überschritten wird. Gibt es dann nur noch ein Ruftaxi? Gibt es weniger Ortsbuskurse? Wie ist dies gemeint?

**Christoph Pfirter:** Zuerst zu Dieter Härdi: CHF 60'000 ist ja der Gemeindeanteil und was passiert, wenn die Gewerbetreibenden in Zukunft nicht mehr bezahlen? Es geht darum, dass dann nicht die Gemeinde den gesamten Betrag für den Ortsbus bezahlen muss. Wenn man vor 5 Jahren ins Grüssen gegangen ist, gab es dort viel mehr Autos als heute und heute stehen auch am Samstag keine Autos mehr im Stau. Die Firmen werden sicher nicht gerade aufgeben, aber die Tendenz ist sicher nicht steigend. Unsere Angst ist, dass wir am Schluss den gesamten Ortsbus bezahlen müssen. GR Stefan Löw hat erwähnt, dass ein Ortsbus die Attraktivität der Gemeinde erhöhen würde. Gebaut wurde jedoch vor allem am Bahnhof mit den Hochhäusern. Sie wurden erstellt, weil dort Platz vorhanden war und der ÖV in der Nähe ist. Wo der Ortsbus durchfährt, gab es nicht viele neue Leute. Es kommt auch niemand nach Pratteln, nur weil es einen Ortsbus gibt und es geht auch niemand von Pratteln weg, weil es keinen gibt. Da müssen andere Faktoren attraktiv sein wie beispielsweise der Steuersatz usw. Dieser ist viel massgebender als der Ortsbus. Mit dem Ortsbus löst man noch viel mehr aus. Dies zeigt auch die Initiative von Walter Biegger, in die Hanglagen zu fahren. Nach meiner Ansicht gehört der Ortsbus eigentlich dort hin, weil dort Leute wohnen, die beispielsweise zu Fuss arbeiten gehen müssen. Vielleicht kommen dann noch mehr Wünsche und das Schwimmbad wäre auch noch gut mit dem Bus erreichbar – aber wir können doch nicht alles machen. Jeder hat seinen eigenen Wunsch und darum sind wir dagegen. An den Hanglagen wohnen die guten Steuerzahler und die müssen laufen? Und diejenigen, die keine oder wenig Steuern bezahlen haben einen Bus? Daher haben wir das Ruftaxi als Variante vorgeschlagen, damit man wenigstens noch in die Höhe fahren kann.

**Kurt Lanz:** Ich bin schon der Meinung, dass ein sinnvoller ÖV für uns gut ist; wenn der ÖV attraktiv ist, kommt es einem vielleicht weniger in den Sinn, das Auto zu nehmen. D. h. ich bin, im Gegensatz zu Christoph Pfirter, der Meinung, dass, weil wir mehr ÖV haben, jemand sein Auto zu Hause lässt, so hat Christoph Pfirter mehr Platz auf der Strasse. Auch dies ist eine Betrachtungsweise. Wenn wir darüber nachdenken, dass das Grüssen wegfallen könnte von jenen, die bezahlen, sehe ich es etwas anders. Den Bus dorthin brauchen wir vielleicht nicht mehr, wenn das Tram kommt oder vielleicht wollen mehr Leute ins Grüssen und dann gibt es mehr, die bezahlen. Dann trifft das, was Chris-

toph Pfirter befürchtet, auch nicht ein. Dass der Ortsbus die Attraktivität einer Gemeinde steigert, finde ich sehr wohl und bin nicht gleicher Meinung mit Christoph Pfirter. Wenn wir darüber diskutieren, ob die guten Steuerzahler an der Hanglage wohnen, dafür weniger sind, und dafür nicht so gute, aber viele Steuerzahler in der Ebene, gibt es zusammen wieder denselben Betrag. Wenn wir unser Geld in der Ebene ausgeben, dann ist das für mich auch in Ordnung. Zu 3.1: Für mich ist wichtig, dass der Gemeinderat die Unterstützung des Einwohnerrates erhält, denn wenn der Gemeinderat seinen Wunsch in Liestal äussert, ist es schlau, wenn man in Liestal weiss, dass es nicht nur um eine Idee des Gemeinderates handelt, sondern auch der Einwohnerrat dahinter steht.

Abstimmungen. Verfahren: Abgestimmt wird über die einzelnen drei Punkte in 3.1 und unter 3.2 wird der Antrag des Gemeinderates demjenigen der SVP-Fraktion gegenübergestellt.

://: Der Rat stimmt obigem Verfahren zur Abstimmung mit 18 Ja zu 11 Nein bei 8 Enthaltungen zu.

**GR Stefan Löw:** In Anbetracht dieses Ergebnisses möchte der Gemeinderat ihnen ans Herz legen, dass der Antrag 3.1 als Gesamtheit betrachtet und auch so später beim Kanton weiterbearbeitet werden soll.

**Fredi Wiesner:** Ein Antrag zum Beschluss, den wir gleich fassen werden. Es wurde erwähnt, dass der Antrag mit den CHF 60'000 nicht umsetzbar ist. Darum mein Antrag. Später kommt noch des Geschäft „Nichtformulierte Einzelinitiative ...“, die vom Gemeinderat zur Ablehnung empfohlen wurde. Die Initiative entstand ja dadurch, dass es in der Ebene einen Ortsbus gibt und die Leute, die oben wohnen und nicht so gut in die Ebene kommen, nichts haben. Im ÖV-Konzept wurde das Ruftaxi gestrichen bzw. kommt nicht infrage. Mein Vorschlag ist daher, einen neuen Punkt 3.2 aufzunehmen, der die Abklärung eines Ruftaxis verlangt. Punkt 3.2 neu lautet also „Angebotsverbesserung an den Hanglagen (Abklärung Ruftaxi)“. Es soll also noch einmal geschaut oder geprüft werden, wie man ein Ruftaxi in den Hanglagen anbieten könnte. 3.3 wäre dann alt 3.2.

*Antrag von Fredi Wiesner*

**Emil Job:** Die Abklärungen zum Ruftaxi wurden schon gemacht und sind im Bericht enthalten. Wenn man ganztags ein Ruftaxi einrichten will, kostet dies CHF 200'000. Dies ist eine andere Grössenordnung als jetzt für den Ortsbus. Dies trägt nur die Gemeinde. Ich empfehle euch daher, den neuen Punkt 3.2 für ein Ruftaxi an den Hanglagen abzulehnen.

**Patrick Weisskopf:** Auch aus meiner Sicht ist es so, dass das ÖV-Konzept einen Grossteil der Bedürfnisse abdeckt. Wenn man das Ruftaxi anpackt, schlage ich vor, dies in einer separaten Vorlage zu machen, damit man es sauber behandeln kann. Mit den Taxiunternehmen ist Kontakt aufzunehmen, weil sie heute hauptsächlich herumstehen und nichts verdienen. Wenn sie fahren können oder etwas mit Elektromobilität resultiert, kann man dies in Ruhe ein anderes Mal anschauen.

**GR Stefan Löw:** Ich will die Beantwortung der Frage nach einem Ruftaxi nicht vorausnehmen und verweise auf das Konzept auf den Seiten 40 und 41, wo das Ruftaxi geprüft wurde. Diese Ergebnisse sind in das ÖV-Konzept eingeflossen und auf die Variante Ruftaxi wurde verzichtet. Es wurde auch abgeklärt, wie stark die Quartiere besiedelt sind und ob es gegeben ist, ein Ruftaxi einzuführen. Es wird aufgezeigt, dass die Besiedelung relativ gering ist und keine Notwendigkeit besteht, ein Ruftaxi einzuführen. Bei einer Einführung eines Ruftaxis würde ein sehr hoher Betrag fällig, ganztags rund CHF 200'000 und spätabends rund CHF 65'000 bei einem Fahrpreis von CHF 4.00 – 5.00 pro Person.

**Andreas Seiler:** Viele Argumente gegen ein Ruftaxi wurden vorher schon erwähnt und ein weiteres ist, dass wir nicht wollen, dass ein durch die Gemeinde finanziertes Ruftaxi die privaten Taxis konkurrenziert. Wenn das Ruftaxi beim Bahnhof steht, um zum Erli hinauf zu fahren und beim Lindli darf man nicht aussteigen, weil es die reguläre ÖV-Linie konkurrenzieren würde, würde dies kaum jemand verstehen. Ich wundere mich, dass die SVP beim Ortsbus über die Kosten diskutiert, was man ja darf und nun beim Ruftaxi an den Hanglagen grosszügiger sein will. Für uns ist das Ruftaxi kein Thema und wir werden es nicht unterstützen.

**Dieter Härdi:** Eine Ergänzung zum Ruftaxi: Ein Ruftaxi braucht eine Bundeskonzession. Die Bundeskonzession kann nur erteilt werden, wenn das Ruftaxi nicht in Konkurrenz zum ÖV steht. Sonst hat man gar keine Chance einer Konzessionierung. Beim Ruftaxi ganztags südlich wie im Bericht aufgeführt mit Kosten von CHF 200'000 handelt es sich um ein einziges Taxi. Wahrscheinlich sind zwei Taxis notwendig, um ganztags zu fahren, was doppelt so viel kostet. Einen Ganztagsbetrieb gibt es im gesamten Kanton nicht. Es gibt aber folgendes: Abends im ganzen Siedlungsgebiet von 21 – 01 Uhr mit Kosten von CHF 70'000. Wie gesagt, darf das Ruftaxi das ÖV-Angebot nicht konkurrenzieren, sonst gibt es keine Konzession.

**Fredi Wiesner:** Mir geht es darum, das Ruftaxi noch einmal anzuschauen, weil es verschiedene Varianten gibt. Man muss ja nicht von morgens 6 Uhr bis abends irgendwann das Taxi haben. Wenn ich höre, dass es abends CHF 70'000 kostet und den ganzen Tag CHF 200'000, geht dies für mich nicht ganz auf, weil die Nacht immer teurerer ist. Wir machen nun sehr viel für die Leute in der Ebene und für diejenigen in der Hanglage machen wir gar nichts. Aus meiner Sicht müsste es eine Lösung geben oder mindestens noch einmal abgeklärt werden. Es muss ja nicht unbedingt ein Taxi sein, das den ganzen Tag dort steht. Wir haben ja mehrere Taxiunternehmen, wo dies einfließen kann. Wir vergeben ja auch anderes nicht nur an eine Person oder Unternehmung, sondern auch an mehrere.

**Benedikt Schmidt:** Es gibt offensichtlich den Wunsch nach dem Ruftaxi, aber wir müssen es nicht ein zweites Mal abklären. Im Bericht auf Seiten 40 und 41 wurden schon drei Varianten eines Ruftaxis abgeklärt inklusive Kostenfolgen. Es wird empfohlen, es nicht zu machen und warum es noch einmal abgeklärt werden soll, versehe ich wirklich nicht.

**Christoph Pfirter** zieht seinen Antrag zugunsten von demjenigen von Fredi Wiesner zurück.

#### Abstimmung über den Antrag von Fredi Wiesner

Auf Antrag der der SVP-Fraktion, Fredi Wiesner, beschliesst der Rat mit 17 Ja zu 15 Nein bei 5 Enthaltungen:

://: Eine Angebotsverbesserung an der Hanglage (Abklärung Ruftaxi) wird geprüft.

#### Abstimmung über die einzelnen Punkte in 3.1

Aufgrund des ÖV-Gesamtkonzeptes werden folgende Angebotsanpassungen der Buslinien, unter Vorbehalt der Aufnahme in die Generellen Leistungsaufträge des Kantons, beschlossen:

Der Rat beschliesst mit 25 Ja zu 6 Nein bei 6 Enthaltungen:

- 1.1 ://: Der Angebotsverbesserung Pratteln Ost wird zugestimmt. Die Verlängerung der Betriebszeiten (2020/2021) sowie die Verdichtung der Linie 83 (ca. 2022).

Der Rat beschliesst mit 24 Ja zu 7 Nein bei 6 Enthaltungen:

- 1.2 ://: Der Anschlussoptimierung Bahnhof Pratteln, neue Buslinie 79 und Einkürzung Linie 83 (ca. 2022) wird zugestimmt.

Der Rat beschliesst mit 26 Ja zu 7 Nein bei 4 Enthaltung:

- 1.3 ://: Der Angebotsverbesserung Salina Raurica, Verdichtung Linie 79 (ca. 2024) wird zugestimmt.

Abstimmung über 3.2. Die Gegenüberstellung mit dem Antrag von Christoph Pfirter entfällt.

Der Rat beschliesst mit 27 Ja zu 10 Nein bei 0 Enthaltungen:

2. ://: Die definitive Einführung des Ortsbusses Linie 82 mit bisheriger Fahrroute und dem Kredit von brutto CHF 445'800 (Jahreskosten) ab 2021 wird genehmigt.

Der Beschluss unterliegt dem fakultativen Referendum. Ablauf der Referendumsfrist: 1. Oktober 2018.

---

## **Geschäft Nr. 3117**

## **Nichtformulierte Einzelinitiative, Walter Biegger, betreffend „Erschliessung der peripheren Wohn-Quartiere an den Hanglagen an das ÖV-Netz“**

### Aktenhinweis

- Antrag des Gemeinderates vom 15. Juni 2018

Auf dem Referentenplatz nimmt Dieter Härdi, Abteilungsleiter Bau, Verkehr und Umwelt Platz und steht für die Beantwortung allfälliger Fachfragen zur Verfügung.

**GR Stefan Löw:** Dieses Geschäft betrifft einen grossen Teil der Personen in diesem Saal, die sicher auf die Begründungen gespannt sind. Dem Einwohnerrat wurde eine schriftliche Begründung abgegeben, warum der Gemeinderat beabsichtigt, auf ein Ruftaxi zu verzichten. Die Abklärungen sind bereits innerhalb des Konzeptes erfolgt und – wie bereits gesagt – auf den Seiten 40 und 41 dargelegt. Dass es in Konkurrenz zum ÖV-Konzept steht, ist allen Personen klar, und das Ruftaxi kann nicht in den Generellen Leistungsauftrag des ÖV einfließen und einen Beitrag erwirken. Die Gemeinde müsste dies total auf eigener Basis organisieren und mit dem Kanton absprechen, wie man das Ruftaxi betreiben will. Wir dürfen den ÖV nicht konkurrenzieren, dies ist ein Auftrag an den Gemeinderat, den er nicht einfach übergehen kann. Dies gehört zu gesetzlichen Vorgaben, denen er unterworfen ist. Die Erschliessungspflicht dieser Quartiere – so leid es mir tut – ist nicht gegeben, weil die Bevölkerungsdichte nicht so dicht ist, dass von der

Gesetzgebung her diese Pflicht gegeben ist. Falls man es trotzdem machen würde, wäre es reiner Goodwill. Ich selber wohne ja sehr weit oben am Hagenbächli, es betrifft mich selber und im Winter muss ich selber schauen, wie ich nach dort oben komme. Ideal ist, wenn die nachbarschaftlichen Transportmöglichkeiten untereinander funktionieren. Aus den in der Stellungnahme geschilderten Gründen beantragt der Gemeinderat, die Initiative als nicht erheblich zu erklären. Der Einwohnerrat hat aber gerade in der vorherigen Vorlage dem Gemeinderat den Auftrag erteilt, dass er das Ruftaxi einer erneuten Prüfung unterzieht. Das machen wir selbstverständlich und auch vertiefter als bisher. Es könnten ja zusätzliche Kenntnisse daraus resultieren. Wir werden ihnen hierüber eine klare Vorlage bringen und sie können erneut darüber befinden. Ich bitte sie, den Antrag des Gemeinderates zu unterstützen.

**Patrick Ritschard:** Mit dem Antrag von Fredi Wiesner haben sich meine Ausführungen erledigt und ich danke allen Kolleginnen und Kollegen, die zugestimmt haben. Für mich ist es eine Formsache, zu bestätigen, dass wir diesen Auftrag übergeben haben. Formsache, dass man es als erheblich erklärt bzw. dem Beschluss nicht zustimmt. Aber schlussendlich kommt es auf dasselbe heraus.

**Emil Job:** Wir haben vorher schon gehört, dass die Kosten für ein Ruftaxi den ganzen Tag an den Hanglagen immens sind. Der ÖV darf nicht konkurrenziert werden was bedeutet, dass nur Fahrten vom Bahnhof oder einem anderen Zustiegsort direkt in die Hanglagen gestattet sind und auch das normale Taxi könnte konkurrenziert werden. Was mir noch am wichtigsten erscheint: Alle Personen, die dort hingezogen sind – so leid es mir auch tut – wussten, dass es dort oben keinen Bus und nichts gibt und nun wollen sie plötzlich etwas. Ich verstehe dies und trotzdem empfehle ich euch, die Initiative als nicht erheblich zu erklären.

**Andreas Seiler:** GR Stefan Löw hat schon erwähnt, dass für dieses Gebiet keine Erschliessungspflicht besteht. Dies ist nicht nur Formalismus, sondern würde auch bedeuten, dass für eine Buslinie nicht genügend Einwohner vorhanden sind, um den Bus zu füllen und er fast immer leer herumfahren würde. Wir haben nun die Möglichkeit, die nicht formulierte Einzelinitiative als nicht erheblich zu erklären, wie es der Gemeinderat beantragt und die FDP-Fraktion auch unterstützt. Wenn man sie als erheblich erklärt, wie Patrick Ritschard vorher gesagt hat, kommt es innerhalb eines Jahres zu einer Volksabstimmung. Die Alternative für mich wäre, das Geschäft so lange zurückzustellen, bis der Gemeinderat die Analyse des Ruftaxis beendet hat. Wir sind auf jeden Fall dafür, das Geschäft mit einer Nicht-Erheblichkeitserklärung abzuschliessen.

**Patrick Weisskopf:** Ich begrüsse es, wenn der Gemeinderat die Bedürfnisabklärung vornimmt und wir sehen, was der Bedarf ist. Sind es regelmässig Fahrten vom Quartier auf den Friedhof? Sind es regelmässige Fahrten aus den Quartieren zu Coop oder Migros? Regelmässige Fahrten bedeutet für mich das, was die Bevölkerung dort oben braucht und wir sie unterstützen können. Man muss ein wenig aus der Box heraus denken. Wir denken hier bei einem Ruftaxi an ein subventioniertes Unternehmen. Wir haben ja konzessionierte Taxiunternehmen in Pratteln und vielleicht kann man mit diesen zusammensitzen und fragen, wie sie dieses Bedürfnis unterstützen könnten. Vielleicht würde schon ein 10er-Ticket zu einem moderaten Preis helfen, denn auch die Taxiunternehmen sind interessiert und wollen nicht nur am Bahnhof stehen. Sie verdienen Geld, indem sie Leute bewegen; vielleicht gibt es eine liberale Lösung, wenn man die Bedürfnisse kennt.

**Kurt Lanz:** Patrick Weisskopf hat schon einiges dazu gesagt, dass der Gemeinderat abklärt, dass man mit einem Taxiunternehmen, das seine Taxis schon in Pratteln stehen hat, eine Lösung für ein Ruftaxi finden könnte. Mich interessiert, wie viel die Gemeinde Muttentz für ihr Ruftaxi ausgibt, was der Gemeinderat noch abklären kann. Dass das Ruftaxi abgeklärt wird, haben wir schon in Geschäft 3116 dem Gemeinderat in Auftrag

gegeben. Daher bin auch ich der Meinung, dass wir bei diesem Geschäft dem Antrag des Gemeinderates zustimmen.

Abstimmung

Der Rat beschliesst mit grossem Mehr zu 5 Nein bei 3 Enthaltungen:

://: Die nichtformulierte Einzelinitiative von Walter Biegger bezüglich der „Erschliessung der peripheren Wohn-Quartiere an den Hanglagen an das ÖV-Netz“ wird als nicht erheblich erklärt.

---

**Geschäft Nr. 3115, 2839/3112, 3088/3085 und 3114 nicht behandelt.**

---

Die Sitzung wird um 22.00 Uhr beendet.

Pratteln, 4. September 2018

Für die Richtigkeit

**EINWOHNERRAT PRATTELN**

Der Präsident            Das Einwohnerratssekretariat

Hasan Kanber            Joachim Maass