

Der Mix machts aus

Baselbiet | Adev und EBL an alpinen Solaranlagen interessiert

Der Bau von Solaranlagen boomt. Zahlreiche Hauseigentümer, Unternehmen und Institutionen lassen eine PV-Anlage auf oder an ihren Gebäuden montieren. Frei stehende Anlagen dagegen lassen sich im Baselbiet kaum realisieren. Die Adev und die EBL prüfen daher eine Beteiligung an alpinen Solaranlagen.

Thomas Immoos

Das Bauen grosser Solaranlagen – beispielsweise in den Alpen – liegt schweizweit im Trend. Doch wie sieht die Situation im Baselbiet aus?

Ein wichtiger Akteur hierbei ist die Energiegenossenschaft Adev aus Liestal. Sie plant, baut und finanziert Solaranlagen. Im Baselbiet betreibt sie insgesamt 26 Grossanlagen: zum Beispiel in Gelterkinden auf den Dächern des Hallenbads und der Tennishalle oder in Seltisberg auf dem Dach des Kinderheims. Hinzu kommen 60 Grossanlagen ausserhalb des Kantons Baselland.

Alles in allem produzieren die Adev-Solaranlagen im Jahr Strom für rund 4000 durchschnittliche 4-Personen-Haushalte. Die Grossanlagen befinden sich dabei vor allem auf Dächern von Gewerbetrieben und Hallen. Um etwas mehr Verständnis werben muss die Adev dagegen bei Industriebetrieben. «Zwar wollen die Betriebe häufig Solaranlagen, doch sie wollen sie meistens selber finanzieren», so Thomas Tribelhorn, Geschäftsführer der Adev. Ausserdem tätigen sich viele Betriebe schwer, sich über eine längere Zeit vertraglich zu binden.



Die Basler Energieversorgerin IWB will im Gebiet Käserstatt im Berner Skigebiet Meiringen-Hasliberg eine alpine Photovoltaik-Anlage errichten. Die 40 Millionen Franken teure Anlage soll Strom für 4500 Haushalte liefern. Bild zvg

Baselbiet: Langes Warten auf Bewilligung

tim. In der Regel werden Gesuche für Solaranlagen von den Baselbieter Behörden problemlos bewilligt, wie Adev und EBL festhalten. Umständlicher ist es laut Adev-Geschäftsführer Thomas Tribelhorn bei den Anschlussgesuchen. Während man in anderen Kantonen die Bewilligung innert 3 bis 4 Wochen erhalte, dauere es im Baselbiet bis zu 12 Wochen. Das liege aber nicht an der Saumseligkeit der Behörden, sondern am Personalmangel bei den verantwortlichen Netzbetreibern.

Chancen für Freiflächenanlagen im Baselbiet bewertet Tribelhorn hingegen als eher gering. In anderen Regionen, in denen die Adev tätig ist, sei dies eher möglich. Dort seien die klimatischen Bedingungen günstiger und

die Gebiete weniger dicht besiedelt. Zu nennen sind insbesondere alpine Solaranlagen. Eine solche plant das Basler Energieunternehmen IWB in der Gemeinde Hasliberg. Noch fehlt das Okay der Gemeindeversammlung.

Fachkräftemangel und Lieferengpässe

tim. In der Solarbranche herrscht wie in vielen anderen Bereichen ein Fachkräftemangel. Namentlich fehlen insbesondere Solarinstallateure und Elektroinstallateure. Das führe dazu, dass die Wartezeiten für Solaranlagen tendenziell länger geworden sind, sagt Adev-Geschäftsführer Thomas Tribelhorn. Zudem gebe es nach wie vor gewisse Lieferengpässe: Waren während der Corona-Pandemie Wechselrichter und PV-Module knapp, sind heute vor allem Transformatoren betroffen.

Alpine Solaranlagen, deren Bau vom Bund bis zum Jahr 2025 gefördert wird, interessieren auch die Adev. Man sei auf der Suche nach entsprechenden Beteiligungsmöglichkeiten, sagt Tribelhorn dazu. Ähnlich tönt es

von der Elektra Baselland (EBL). Wie Geschäftsführer Tobias Andrist auf Anfrage schreibt, prüfe man derzeit Projekte, um sich möglicherweise am Betrieb einer alpinen Solaranlage zu beteiligen. Näheres könne er zum jetzigen Zeitpunkt aber nicht sagen.

Heute besitzt die EBL laut ihrer Website sechs mittelgrosse Solaranlagen im Baselbiet. Die leistungsstärkste davon befindet sich auf dem Dach der Firma Kym in Diegten. Zudem ist die EBL Mehrheitseignerin eines grossen Solarkraftwerks in Südspanien. Dort wärmt die Sonne Wasser auf, durch das wiederum Dampfturbinen zur Stromproduktion angetrieben werden. Pro Jahr wird damit so viel Elektrizität erzeugt, wie 15 000 Haushalte durchschnittlich verbrauchen.

Ergänzung zum Unterland-Strom

Alpine Solaranlagen sind gemäss Adev-Geschäftsführer Thomas Tribelhorn «besonders ergiebig». Ab 2000 Metern Höhe, also über der Hochnebelgrenze, gibt es ganzjährig viele Sonnenstunden. Und wegen des Schnees werden die Panels in den Alpen senkrecht aufgestellt: So profitieren sie zum einen von der direkten Sonneneinstrahlung und zum anderen von der Reflektion auf dem Schnee.

Politisch sind alpine Solaranlagen teilweise umstritten, insbesondere bei Naturschützern und gewissen Standortgemeinden. Energiefachmann Tribelhorn sagt dazu, dass alpine Solaranlagen eine wichtige Ergänzung zur Stromproduktion auf Dächern im Mittel- und Unterland seien: «In den Alpen kann im Winter mehr Strom produziert werden, während im Unterland vor allem der Sommer ergiebig ist.»

«Geht alles zu langsam»

Oberbaselbiet | FDP-Landrat Stefan Degen fordert griffiges Verkehrskonzept



Staus und stockender Verkehr auf der Strasse, volle Züge auf den Schienen: Wer in den Stosszeiten zwischen Sissach und Gelterkinden unterwegs ist, ist vom Dichtestress betroffen – wenig genutzt dagegen: die Velowege. Bilder Janis Erne



Parlamentarier jeglicher politischer Couleur fordern, dass die Baselbieter Regierung etwas gegen die Staus und überfüllten Züge im Oberbaselbiet unternimmt. Auslöser sind die seit Jahren überlasteten Verkehrswege zwischen Sissach und Gelterkinden.

Janis Erne

Wer in den Stosszeiten zwischen Sissach und Gelterkinden unterwegs ist, kennt die Problematik: Stau oder stockender Verkehr auf der Strasse, überfüllte Züge auf den Schienen. Das System stösst offenkundig an seine Gren-

zen. FDP-Landrat Stefan Degen spricht gar von einem «drohenden Verkehrskollaps». Der Gelterkinder setzt sich seit Jahren für bessere Verkehrsbedingungen im Ergolzthal ein.

Heute Donnerstag entscheidet das Baselbieter Parlament, ob erneut ein entsprechender Vorstoss an die Regierung überwiesen wird. Dahinter stehen Stefan Degen, Peter Riebli (SVP), Sandra Strüby (SP) und die vor Kurzem zurückgetretene Laura Grazioli (Grüne). Sie fordern, dass ein «gesamtheitliches Verkehrskonzept» für das Oberbaselbiet ausgearbeitet wird. Strassen-, Velo- und öffentlicher Verkehr sollen also in gleichem Masse gefördert werden. «Es bringt nichts, die

verschiedenen Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen», sagt Degen.

Das Thema betrifft ihn direkt: Er pendelt mehrmals die Woche zwischen Gelterkinden und Reinach. Dabei werde er jeweils im Chienbergtunnel und in Böckten ausgebremst, da es dort zu Staus kommt. Auch der Bökter Gemeindepräsident Elmar Gürtler spricht von einer «unbefriedigenden» Situation. Nicht nur wegen des Lärms – an Spitzentagen fahren mehr als 20 000 Autos durch Böckten. Auch würden einige Lenker auf Quartierstrassen ausweichen, wenn sich der Verkehr auf der Hauptstrasse staut.

Seit der Corona-Pandemie hat sich das Problem verschärft. Es hat eine

Verlagerung vom öffentlichen Verkehr zum motorisierten Individualverkehr stattgefunden. Die Menschen steigen also vermehrt ins Auto und nutzen weniger den Zug oder den Bus. Das belegen Zahlen des Kantons. Der Tarifverbund Nordwestschweiz seinerseits erwartet, dass er im laufenden Jahr 7,5 Prozent weniger U-Abos verkaufen wird als noch vor der Pandemie. Ob sich der Abo-Verkauf irgendwann gänzlich erholen wird, bleibt abzuwarten.

Abbiegespur kommt später

Dem Kanton sind die Staus im Raum Sissach selbstredend bekannt. Er hat Gegenmassnahmen angekündigt. 2028 oder 2029 soll der Chienbergtunnel eine zweite Spur erhalten. Und bei der Schwarzen Brücke in Böckten soll eine separate Abbiegespur Richtung Thürnen realisiert werden, um Rückstaus zu verhindern. Auf Anfrage heisst es von der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD), dass «mit der Realisierung der Abbiegespur 2025 oder 2026 gerechnet werden kann». Im Januar hatte BUD-Vorsteher Isaac Reber (Grüne) im Landrat noch von 2024 oder 2025 gesprochen.

Schliesslich ist geplant, auf der Hauptstrasse in Böckten einen Flüsterbelag einzubauen, um den Autolärm zu reduzieren. Wann die Bau-

arbeiten starten, kann die BUD noch nicht sagen. Dies, weil die Arbeiten mit der EBL koordiniert werden müssen, die eine Starkstromleitung von der Landi in Gelterkinden bis zum Chienbergtunnel plant.

Für Degen geht das alles zu langsam. Zudem gehen ihm die geplanten Massnahmen zu wenig weit: «Wir sollten auch einmal einen grossen Wurf wagen.» Bezogen auf die Situation in Böckten, denkt er an ein zusätzliches Bahngleis. Oder an eine Umfahrung: «Eine solche sollte zumindest geprüft werden», findet er. Generell: Der Baselbieter Regierung fehle der «Mut» und die «Weitsicht», so Degen. «In Verkehrsfragen verhält sie sich schon länger sehr passiv.»

Nicht nur versäume sie es oftmals, sich in Bundesbern für die Anliegen des Kantons einzusetzen. Auch sei ihre Strategie zur Förderung der Wirtschaft nicht zu Ende gedacht: «Neue Entwicklungsgebiete und Arbeitsplätze werden praktisch nur im unteren Kantonsteil geschaffen», sagt Degen. Das führe dazu, dass dort die Wohnungsmieten unter Druck kommen und viele Menschen ins Oberbaselbiet oder Laufen ziehen. «Der Ausbau der Verkehrswege hält mit dieser Entwicklung jedoch nicht Schritt», bemängelt er. Die Folgen davon seien Staus und überfüllte Züge im ganzen Kanton.