

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2019/213 von Georges Thüring: «Muggenbergtunnel» 2019/213

vom 25. Juni 2019

1. Text der Interpellation

Am 21. März 2019 reichte Georges Thüring die Interpellation 2019/213 «Muggenbergtunnel» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Im Bundesparlament wurde jüngst der Muggenbergtunnel in die Vorlage zum Ausbauschnitt 2019 – 2023 der Nationalstrasse aufgenommen. Auch wenn der Verpflichtungskredit noch nicht gesprochen wurde, so stellt sich die Frage, wie der Kanton Baselland dieses Projekt bis zur Übergabe der H18 an den Bund am 01.01.2020 vorantreiben kann. Aus sicherheitstechnischer Perspektive ist der Muggenbergtunnel unverzichtbar, aber auch als Teilstück einer Autobahnverbindung zwischen Basel und der Romandie und einer hindernisfreien Verbindung in die Regionen Laufental/Schwarzbubenland/Jura. Es geht um die hindernisfreie Erreichbarkeit für Pendler und insbesondere für Gewerbe- und Industriebetriebe in den betroffenen Gebieten. Ebenso profitiert die hiesige Bauwirtschaft von einem grösseren Projekt. Es hat sich gezeigt, dass die Region Nordwestschweiz im Verteilungskampf des nationalen Infrastrukturbaus erfolgreich sein kann, wenn alle am gleichen Strang ziehen und die Projekte nicht durch ideologische Verblendung verhindert werden. Ein selbstbewusstes vorantreiben der eigenen Projekte ist daher zielführend und sinnvoll. Gleiches gilt auch für zukünftige Bahnprojekte.

1. *Will und kann der Kanton Baselland rasch ein generelles Projekt Muggenbergtunnel vorantreiben?*
2. *Welche Massnahmen unternimmt der Kanton Baselland, um den Muggenbergtunnel schnell zu realisieren, bevor die Strasse an den Bund übergeht?*
3. *Wie beurteilt die Regierung der vorgesehene Zeitplan?*
4. *Welche weiteren Projekte könnten durch den Kanton verstärkt gepusht und promotet werden?*

Ich danke dem Regierungsrat für eine rasche, zeitnahe Beantwortung dieser Fragen.

2. Einleitende Bemerkungen

Um den heutigen Stand des Projektes Muggenbergtunnel einzuordnen, erlauben wir uns, an dieser Stelle einen Rückblick und ein paar einführende Bemerkungen anzubringen. In den Jahren 2009 bis 2011 wurde für den Raum Muggenberg eine Strassennetzstrategie erarbeitet. Kernstück bildete dabei die Prüfung von verschiedenen Trassierungen und Anschlusskonzepten für den Muggenbergtunnel. Als Resultat aus diesen Abklärungen ist als Bestvariante der integrale

Vollanschluss mit einem einröhrigen Muggenbergtunnel (keine offene Hangführung) hervor-gegangen. Der integrale Vollanschluss bedeutet, dass zwei Halban schlüsse – der eine Richtung Norden nördlich des Muggenbergs und der andere Richtung Laufen südlich des Muggenbergs – zusammen einen Vollanschluss ergeben und im Bereich des Muggenbergtunnels somit alle Fahrbeziehungen zur A18 angeboten werden können. Dieses Anschlusskonzept wurde in der Folge im kantonalen Richtplan verankert.

Es stellte sich jedoch die Frage, ob es zur Lösung des verkehrlichen Nadelöhrs Angenstein nicht einfachere und günstigere Lösungsansätze geben würde, die auch schnell realisiert werden können. Neben der fehlenden Verkehrsbeziehung Hauptstrasse Aesch – A18 (in beide Richtungen) ist insbesondere die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss beim Angenstein problematisch. Erste Lösungsansätze mit niveaugleichen Lösungen waren vielversprechend, weshalb diese genauer geprüft und möglichst zeitnah zur Realisierung geführt werden sollten. Aus diesem Grund hatte die Regierung mit der Landratsvorlage 2016-057 einen Projektierungskredit für den Ausbau des Knotens Angenstein bis zur Stufe Bauprojekt beantragt. Dieser wurde mit dem Landratsbeschluss Nr. 2016-720 vom 2. Juni 2016 beschlossen.

In der Folge wurden eine vertiefte Machbarkeitsstudie und eine genauere Analyse der verkehrlichen Situation beim Angenstein durchgeführt. Dabei wurden die relevanten Fachstellen (insbesondere Denkmalpflege und Gewässerschutz) und die betroffenen Gemeinden einbezogen. Aufgrund der neusten Verkehrsprognosen zeigte sich, dass mit einer niveaugleichen Lösung wesentliche Hauptziele des Projekts (Verkehrsfluss, Verkehrssicherheit und neue Verkehrsbeziehungen) mit vernünftigem Aufwand nicht erreicht werden können. Für Lösungen, die die Hauptziele erfüllen, sind Unter- und Überführungen notwendig. Diese Lösungen sind sehr aufwendig und teuer und nicht aufwärtskompatibel zu einem Muggenbergtunnel. Auch die Eingriffe ins Landschaftsbild und in die Umwelt, insbesondere in den Gewässerraum der Birs, wären substantiell und es ist fraglich, ob die Standortgebundenheit der Lösungen nachgewiesen werden kann. Dies hat in der zweiten Hälfte 2018 zur Erkenntnis geführt, dass ein mittelfristiger Ausbau des Knotens Angenstein nicht zweckmässig ist, sondern direkt die Lösung Muggenbergtunnel weiterentwickelt und vorangetrieben werden soll.

Aus diesem Grund wird seit dem 4. Quartal 2018 die Netzstrategie basierend auf den neusten Verkehrsprognosen aktualisiert und die Bestvariante aus dem Jahr 2011 überprüft. Da eine Inbetriebnahme eines Muggenbergtunnels innert zehn Jahren nicht möglich ist, werden parallel auch Sofortmassnahmen (Verkehrssicherheit) und kurzfristige Verbesserungen (neuer Abbieger von A18 in Richtung Aesch) geprüft. Ergänzend wird aktuell eine technische Machbarkeitsstudie zum Muggenbergtunnel durchgeführt, um die Tunnellösung, und insbesondere die Portalbereiche inkl. Raumbedarf, die Anschlüsse sowie die Kosten des Projekts genauer zu definieren. Ziel ist es, den räumlichen Interessensbereich u.a. für Landerwerb bzw. die langfristige Landsicherung abschliessend zu definieren.

Per 1. Januar 2020 wird die H18/A18 ins Nationalstrassennetz übergehen und somit das Bundesamt für Strassen für alle Projekte zuständig sein. Es übernimmt somit auch das Projekt Muggenbergtunnel und die entsprechenden Projektunterlagen. Entsprechend unterstehen zukünftige Projekte auf der H18/A18 dem Bundesgesetz über die Nationalstrassen (NSG).

In der Regel wird ein Generelles Projekt über eine Nationalstrasse vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) erarbeitet und es wird vom Bundesrat beschlossen. Dabei ist Bundesrecht umzusetzen und es sind alle Vorgaben und Verfahren der Bundesbehörden zu berücksichtigen.

Die Erfahrungen bei den Nationalstrassenprojekten Rheintunnel und 8-Spurausbau Hagnau – Augst zeigen, dass starkes Lobbying, enge und konstruktive Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA und eine klare Priorisierung seitens Kantons zu einer speditiven Projektkonkretisierung führt.

Es ist aber auch denkbar, dass mit dem ASTRA eine Vereinbarung abgeschlossen wird und der Kanton BL bzw. das Tiefbauamt BL weitere Projektierungsphasen wie die nächste anstehende Projektierungsphase, das Generelle Projekt, auf eigene Kosten erarbeitet. Genehmigungsbehörden bleiben aber weiterhin die Bundesbehörden und eine Mitarbeit des ASTRA's ist unerlässlich, um sicher zu stellen, dass die Bundesvorgaben eingehalten werden.

Gegenwärtig wird das Geschäft 18.066 *Nationalstrasse 2020 – 2023, Ausbauschnitt 2019 für die Nationalstrasse und Verpflichtungskredit; Zahlungsrahmen* in den eidgenössischen Räten behandelt. Bei der Behandlung im Nationalrat im März 2019 wurde der Antrag eingebracht und angenommen, neben anderen Projekten den Muggenbergtunnel für den Ausbauschnitt 2019 der Nationalstrasse vorzusehen. Diesen Antrag hat der Ständerat als zweitbehandelnder Rat an seiner Sitzung vom 6. Juni 2019 ersatzlos wieder gestrichen. Es ist davon auszugehen, dass bei der Differenzbereinigung Nationalrat – Ständerat der Muggenbergtunnel nicht wieder aufgenommen wird.

3. Beantwortung der Fragen

1. Will und kann der Kanton Baselland rasch ein generelles Projekt Muggenbergtunnel vorantreiben?

Die H18 / A18 geht per 1. Januar 2020 an den Bund bzw. das Bundesamt für Strassen ASTRA über. Damit gilt ab der Übergabe, wie oben erwähnt, Bundesrecht.

Für der Regierungsrat und alle betroffenen Verkehrsteilnehmer ist es ein dringendes Anliegen, das Sicherheitsdefizit und den Engpass im Verkehrsnetz beim Angenstein zu beseitigen, indem der Muggenbergtunnel gebaut wird. Demzufolge ist der Wille, dieses Projekt weiter zu verfolgen, gross. Allerdings ist dafür, wie oben erwähnt, ab 1. Januar 2020 der Bund bzw. das ASTRA zuständig.

Ein Alleingang, ein Projekt nach kantonalem Recht voranzutreiben, ist nicht rechtens und führt nicht zum Ziel.

Unter diesen Voraussetzungen sind zwei Vorgehensweisen denkbar:

- Das Generelle Projekt (wie auch die weiteren Projektierungsschritte) wird regulär durch das ASTRA erarbeitet. Mit dem entsprechenden Lobbying und Druck durch die eidgenössischen Räte und die Kantonsregierungen soll erreicht werden, dass das ASTRA die Erarbeitung unverzüglich nach Übernahme der A18/H18 startet. Die erfolgten Debatten im National- und Ständerat sind dabei sicher hilfreich.
- Der Kanton Basel-Landschaft erarbeitet das Generelle Projekt (und allenfalls weitere Projektphasen) auf eigene Kosten selbst. Eine enge Mitarbeit des ASTRA's ist unabdingbar, da das Verfahren vom ASTRA nach Bundesrecht durchlaufen werden muss. Dazu muss eine Vereinbarung mit dem ASTRA abgeschlossen werden. Die Kosten für die Erarbeitung eines Generellen Projektes nach NSG liegen deutlich über 1 Million Franken; d.h. es muss eine Ausgabenbewilligung beim Landrat eingeholt werden. Dies bedeutet, dass die effektive Erarbeitung eines Generellen Projektes frühestens 2020 starten kann.

Momentan ist es schwierig zu beurteilen, welcher Weg schneller zu einem genehmigten Generellen Projekt führt. Auf jeden Fall sollte der Kanton möglichst aktiv in der Projektentwicklung eingebunden sein, damit das aus ASTRA-Sicht regionale Projekt möglichst direkt vom Kanton zeitnah gefördert werden kann.

2. Welche Massnahmen unternimmt der Kanton Baselland, um den Muggenbergtunnel schnell zu realisieren, bevor die Strasse an den Bund übergeht?

Der Kanton aktualisiert einerseits die Netzstrategie und erarbeitet andererseits eine vertiefte Machbarkeitsstudie und erstellt somit notwendige Grundlagen für ein Generelles Projekt (Arbeiten laufen bereits).

Weiter ist vorgesehen, weitere Vorarbeiten für ein Generelles Projekt bis Ende dieses Jahres zu tätigen. Diese Arbeiten beinhalten primär die Aufarbeitung der geologischen Grundlagen und Erkundungen sowie allenfalls eine Variantenevaluation und Voruntersuchungen für die Umweltverträglichkeitsprüfung.

Ergänzend versucht der Kanton freihändig Land für das Projekt zu erwerben, um den notwendigen Raum langfristig zu sichern.

Damit soll erreicht werden, dass der Bund bzw. allenfalls der Kanton ab 2020 rasch mit der effektiven, konkreten Erarbeitung des Generellen Projekts beginnen bzw. weiterfahren kann.

3. *Wie beurteilt die Regierung der vorgesehene Zeitplan?*

Der Zeitplan für eine Realisierung im Ausbauschnitt 2019 (2020 – 2023) und damit eine Inbetriebnahme per Ende 2023 ist nicht machbar.

Unter Ausblendung allfälliger Verzögerungen durch Rechtsverfahren oder Entscheidungsprozesse ist folgender optimistischer Terminplan denkbar (Verfahren nach NSG des Bundes):

Erarbeitung und Genehmigung Generelles Projekt (Vorprojekt):	2020 - 2022
Erarbeitung Ausführungsprojekt (=Auflageprojekt)	2023 - 2024
Öffentliche Auflage und Einsprachenbehandlung	2025 - 2026
Erarbeitung Detailprojekt	2027 - 2028
Unternehmerausschreibungen	2028 - 2029
Realisierung (ca. 4 - 6 Jahre)	2030 – 2033/35

Für die Herleitung des Terminplans wurde auf analoge Projekte beim Bundesamt für Strassen zurückgegriffen. Voraussetzung ist jedoch, dass das Projekt im Jahr 2020 auch wirklich an die Hand genommen wird. Fazit: Es kann im bestmöglichen Fall von einer Inbetriebnahme im Jahr 2033 ausgegangen werden.

4. *Welche weiteren Projekte könnten durch den Kanton verstärkt gepusht und promotet werden?*

Gegenüber dem Bund ist es wichtig, dass sich der Kanton nicht verzettelt und fokussiert die zentralen Projekte für Schiene und Strasse für den Kanton (so unter anderem Rheintunnel, 8-Spurausbau Hagnau – August, S-Bahn-Herzstück und Doppelspurausbau Laufental) beim Bund einfordert und diese so eine hohe Priorität erhalten und behalten. Für die nächsten Ausbauschnitte ist der Kanton gut aufgestellt. Welche zukünftigen Projekte vorangetrieben bzw. beim Bund eingefordert werden sollen, sind noch zu definieren bzw. in Entwicklung (vgl. Planung zu Westring, Schleifenbergtunnel in Liestal oder HLS Netzentwicklung). Der Handlungsbedarf ist aktuell eher bei den eigenen Projekten auszumachen (z.B. Zubringer Allschwil Bachgraben; Tram Salina Raurica; Kernumfahrung Laufen etc.).

Liestal, 25. Juni 2019

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich