

Beschluss des Landrates vom 02.11.2017

Nr. 1770

11. Hochleistungsstrassennetz Nordwestschweiz 2040+ 2017/163; Protokoll: mk

Landratspräsidentin **Elisabeth Augstburger** (EVP) informiert, dass er den Vorstoss als Postulat entgegen nehme.

Rolf Blatter (FDP) erinnert sich, dass die letzten drei Male kurz vor der Behandlung der Vorlage die Sitzung beendet wurde. Er ist nun erstmal froh, dass der Vorstoss dieses Mal zumindest auf der Traktandenliste die Hürde genommen hat.

Das Thema brennt bei allen etwas unter den Nägeln. Alle stehen in der einen oder anderen Form im Stau. Das gilt sowohl für den ÖV als auch für den MIV. In den letzten Jahrzehnten gab es ein grosses Bevölkerungswachstum. Die Verkehrsinfrastruktur, die über die Jahre ausgeführt und gebaut wurde, wurde aber Mitte des letzten Jahrhunderts geplant. Diese Infrastruktur ist überlastet, wie man sich im Moment im täglichen Stau aufgrund der Sanierung des Schänzlitunnels überzeugen kann.

Bei anderen Engpässen wird im Moment sogar zusätzlich Infrastruktur gebaut. Als Beispiel genannt sei der Belchen, weil man später auch die beiden Belchenröhren wieder sanieren müssen. Auch den Schänzlitunnel wird man in 25 oder 30 Jahren wieder sanieren und teilweise sperren müssen, was dieselbe Übung nach sich ziehen wird, die man derzeit erlebt.

Berücksichtigt man, dass es in der Stadt ebenfalls Tunnelprojekte gibt (notabene Nordtangente), wo keine einzige redundante Verkehrsverbindung besteht, darf man gar nicht daran denken, was passiert, wenn diese dereinst saniert werden muss – und wo dann der Verkehr überall durchfließt. Es ist kein anderes Szenario denkbar als ein kompletter Verkehrszusammenbruch. Im Jahr 2015 kam mit ELBA eigentlich eine gute Lösung zur Abstimmung. Damals ging es im Grundsatz um einen Planungskredit über CHF 11 Mio. für Projekte (hälftig für MIV und ÖV) für insgesamt rund CHF 1.8 Milliarden. In einer ganz «gefitzten» Kampagne sprachen die Gegner von Luxusstrassen, was beim Stimmvolk entsprechend verfangen, das Problem aber leider nicht gelöst hat. Die Region steht noch heute im Stau, wie vor der Abstimmung.

Aus diesem Grund lädt der Motionär die Regierung dazu ein, weitere Kosten zu minimieren. Es gibt Untersuchungen über Staukosten, die in der Schweiz jährlich etwa eine Milliarde Franken betragen. Dabei geht es um Unfälle, Fahrtzeiten, ökologische Themen. Dies müsste eine Motivation sein, eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur bereit zu stellen, die nachhaltig ist und auf welche die Wirtschaft (am immerhin zweitgrössten Wirtschaftsstandort der Schweiz) zählen und bauen kann. Deshalb wird die Regierung dazu eingeladen, für die Phase 2040 (und anschliessend) zu überlegen, wie die Kapazität der Hochleistungsstrassen in der Nordwestschweiz auf Basis von prognostizierten Verkehrszahlen aussehen muss. Es gibt daraus mit Sicherheit eine Liste mit notwendigen Projekten, die bezüglich Ausführungstermin und strategischer Wichtigkeit zu priorisieren sind. Dies auch unter Berücksichtigung der Projekte des Astra, denn bekanntlich gehört das Hochleistungsnetz nicht dem Kanton, sondern dem Bund. Weiter sollen die einzelnen Projekte Kosteneinschätzungen enthalten, ebenso wie Aussagen zu Investitionen, die daraus entstehen können (notabene der Knoten Hagnau).

Es sind sich nicht alle bewusst, dass die die Schänzlisaniierung nur den Tunnel als Bauwerk betrifft. Das Verkehrsproblem wird damit aber nicht gelöst. Die Anzahl Spuren bleiben unverändert. Der Knotenpunkt, die Anbindung an die A2 (nach Norden und Süden) ist davon nicht betroffen. Ein wichtiges Thema ist also die langfristige Sanierung des Knotens Hagnau, weiter der Zubringer Bachgraben insbesondere mit der Anbindung an die Nordtangente (für deren anstehende Sanierung zwecks Entlastung). Man hört auch jeden Tag vom Stau von der H2 und H3 von Augst bis in die Breite. Diese Verbindung ist in der heutigen Form nicht ausreichend. Dazu gibt es verschiedene technische Ideen zur Lösung, die ebenfalls aufgezeigt werden sollen. Ebenfalls der Anschluss Tunnel Binningen, der letztlich dazu führen soll, dass die Stadt langfristig in einem grossen Radius umfahren werden kann.

Diese Projekte sollen nachhaltig umgesetzt werden, natürlich die bautechnischen Vorschriften berücksichtigen und den Umweltschutzanforderungen genügen. Ein wichtiges Thema ist auch die Entwicklung auf dem Fahrzeugmarkt, siehe Elektroauto, selbstfahrende Autos oder Carsharing. Der Motionär ist überzeugt, dass dieses Thema alle betrifft. Wenn man heute Abend nach Hause fährt, steht man wieder im Stau. Es ist zu hoffen, dass das Geschäft Unterstützung findet.

Martin Rüegg (SP) sagt, dass die SP-Fraktion den Vorstoss als Motion ablehne. Ungefähr die Hälfte könnte sich ein Postulat vorstellen. Was ist der Grund? Egal, wie man zu den von Rolf Blatter aufgelisteten Forderungen steht, er rennt offene Türen ein – sowohl in Bern wie in der Region. Die Probleme sind bekannt. Es gehört zu einer permanenten Aufgabe in Bern, die Kapazitäten zu überprüfen und Lösungen zu finden.

Die Regierung schreibt, dass eine Landratsvorlage in Vorbereitung ist. Die Ideen werden also aufgenommen. Deshalb ist nicht ganz verständlich, weshalb die Regierung ein Postulat entgegennehmen will, es aber nicht abschreiben möchte. In anderen Fällen wird das so beantragt. Eine Überweisung des Vorstosses bindet somit unnötig Ressourcen in der Verwaltung.

Die SP-Fraktion erwartet allerdings, dass die Volksabstimmungsergebnisse zu ELBA berücksichtigt werden. Das lässt sich nicht einfach unter den Tisch wischen.

Felix Keller (CVP) findet es richtig, dass die Thematik der Hochleistungsstrassen angegangen wird und man sich darüber Gedanken macht. Es ist aber kaum anzunehmen, dass dies mit diesem Vorstoss initialisiert würde. Man ist ja laufend daran, sich Gedanken zu machen, wie sich der Verkehr hier entwickelt. Es wäre zudem blauäugig anzunehmen, dass es dereinst eine staufreie Region geben wird. Dies wäre eine zu grosse Herausforderung. Trotzdem hat die Fraktion CVP/BDP eine gewisse Sympathie für diesen Vorstoss – als Postulat. Es sei aber noch auf einige Dinge hingewiesen. Im Text steht: «Signale aus dem Kanton Basel-Stadt deuten darauf hin, dass das zur Umsetzung bereite Projekt Gundelitunnel in absehbarer Zeit gebaut werden wird». Dies ist aber eben nicht der Fall, im Gegenteil, man möchte den Gundelitunnel weghaben, bereit zur Umsetzung ist er noch lange nicht. Es ist erst eine Idee. Es ist Rolf Blatter Recht zu geben, dass man sich dafür einsetzen müsse, dass der Gundelitunnel weiterhin in der Projektierung erhalten bleibt. Dies ist ein wichtiger Punkt für die Umfahrung Allschwil, die von einer Mehrheit von etwa 56% angenommen wurde.

Es kann aber nicht sein, dass man die Nordtangente schliesst, wenn einmal die Umfahrung Allschwil steht. Wenn der ganze Verkehr dort durchgehen würde, ginge das auf jeden Fall nicht auf. Nach wie vor ist die Nordtangente nötig, damit das Ganze funktionieren kann. Es zeigt sich zudem heute, wie sich Strassen bei gleichzeitigem Verkehr sanieren lassen. Das funktioniert auch im Schänzlitunnel. Das ist eine gute Lösung. Es gilt heutzutage, unter Verkehr zu sanieren. Man kann

nicht einfach eine Strasse oder einen Tunnel schliessen und meinen, man käme mit dem Verkehr ohne zusätzliche Kapazitäten an einem anderen Ort durch.

Bezüglich Zubringer Bachgraben und dessen Anbindung an die Nordtangente ist man gut aufgeleitet. Es ist sicher richtig, dass man sich zusammen mit dem Astra Gedanken macht, wie sich die langfristige Verkehrssituation entwickeln soll. Deshalb ist ein Postulat okay.

Markus Meier (SVP) sagt, dass die SVP-Fraktion den Vorstoss ebenfalls als Postulat unterstützen werde. Es ist richtig, wenn diese Themen angeschaut und im Sinne einer Abklärung und Prüfung abgeklärt werden. Felix Keller hatte sich so ausgedrückt, man wolle den Verkehr «wegbekommen». Es ist zu hoffen, dass dies nur ein linguistisches Missverständnis ist, denn man möchte den Verkehr nicht weg-, sondern vielmehr durch-bekommen.

Rolf Blatter (FDP) ist mit einer Umwandlung in ein Postulat einverstanden. Zwei Bemerkungen zum bisher Gesagten: Auch die Nordtangente wird irgendwann saniert werden müssen. Wenn es den ganzen Ring (Gundelitunnel-Binningertunnel-Bachgraben) nicht gibt, geht der Verkehr durch die Stadt, wie das vor der Eröffnung der Nordtangente der Fall war. Deshalb ist es wichtig, dass der Kurzschluss gemacht werden kann.

Zum anderen Punkt: Natürlich möchte man den Verkehr nicht wegbekommen, er wird proportional zur Wirtschaftstätigkeit und zur Bevölkerungsdichte wachsen. Die Infrastruktur muss diesem Trend nachrennen. Bundesrätin Leuthard sagte, dass nach Bewilligung des NAF jedes Jahr ein Betrag von 2 Komma ungrad Milliarden frei werde, wobei jene Projekte unterstützt werden, die baubewilligungsfähig sind. Somit hat der Kanton durchaus Interesse daran, solche Projekte vorzulegen, um eine Finanzierung beantragen zu können.

Lotti Stokar (Grüne) dankt dem Motionär für die Umwandlung. Somit kann die Fraktion Grüne/EVP dieses auch unterstützen. Mobilität ist ein grosses Thema. Der ÖV soll nicht gegen die Strasse ausgespielt werden. Andererseits erhält man nun eine dritte Belchenröhre. Es wird aber wohl kaum möglich sein, für jeden Tunnel eine zweite Röhre zu bauen. Dieses Problem besteht nun mal. Andererseits konnte man vor Kurzem lesen, dass Basel weniger lange im Stau stehe als viele andere Städte. Somit klagt man hierzulande offenbar noch auf hohem Niveau. Etwas erstaunt hat die Votantin die Aussage, wonach die Baselbieter Stimmbevölkerung gar keine andere Möglichkeit habe, als im Stau zu stehen. Es gibt aber immer noch Alternativen – und sei es auch nur, dass man am Morgen eine halbe Stunde früher aufsteht.

Sehr interessant ist auch die Zeitungsmeldung von heute, wonach die FHNW zusammen mit der SBB für Entlastung der Züge in Hauptverkehrszeiten sorgt, indem die Stundenpläne angepasst werden. Solche Lösungen sollte man sich eben auch anschauen. Die Lösung kann nicht immer nur lauten: «mehr Strassen». Man möchte es ja wohl kaum so weit kommen lassen wie in Los Angeles. Da sind sich wohl alle einig.

Daniel Altermatt (glp) bittet dringend, endlich mit dem Märchen des Schänzli-Staus aufzuhören. Es gibt keinen. Drei bis vier pro Woche fährt er in den nicht vorhandenen Schänzli-Stau. Und jeden Morgen biegt er in die Hauptstrasse ein, auf der ein Stau herrschen soll, den es gar nicht gibt. Es ist de facto so, dass seit Bestehen der Baustelle der Verkehr durch den Schänzli-Tunnel besser fliesst als vorher. Aus Sicht der Fraktion glp/GU ist der Vorstoss auch als Postulat überflüssig. Es liegt gar nicht im Aufgabenbereich des Kantons.

://: Der Vorstoss wird mit 54:20 Stimmen als Postulat überwiesen.

