

Bericht der Petitionskommission an den Landrat

betreffend Petition «Keine vierspurige Schnellstrasse – Für den Schutz des Hardwaldes!»
2019/121

vom 3. Juni 2019

1. Ausgangslage

Die Petition «Keine vierspurige Schnellstrasse – Für den Schutz des Hardwaldes!» wurde von einem Petitionskomitee (SP Baselland und VCS beider Basel) lanciert und von 891 Personen unterzeichnet. Sie wurde am 31. Januar 2019 von der Geschäftsleitung des Landrats zur Vorberatung an die Petitionskommission überwiesen. Gemäss den Petentinnen und Petenten sei am Rand einer Informationsveranstaltung der Kantonsregierungen Basel-Landschaft und Basel-Stadt sowie des Bundesamts für Strassen (ASTRA) zu vernehmen gewesen, dass der Kanton Basel-Landschaft neben dem Ausbau der A2 auf acht Spuren auch einen Ausbau der Rheinfelderstrasse im Hardwald auf vier Spuren plane. Den Hardwald bezeichnen die Petentinnen und Petenten als schützenswertes Naherholungsgebiet für Birsfelden und Muttenz, das von der Bevölkerung rege genutzt werde und gleichzeitig wichtig für die einheimische Flora und Fauna sei. Es mache keinen Sinn, parallel zum Achtspurausbau der A2 auch die Kantonsstrasse auszubauen, dies laufe der nötigen Verkehrsberuhigung in Birsfelden völlig zuwider und werde zu einem noch grösseren Verkehrsaufkommen im unteren Baselbiet führen. Die Herausforderungen im Verkehr müssten mit innovativen Lösungen angegangen werden, nicht mit der Erhöhung von Strassenkapazitäten. Die Petition verlangt vom Regierungsrat und vom Landrat, auf den Vierspurausbau der Rheinfelderstrasse durch den Hardwald zu verzichten und Massnahmen zum Schutz des Hardwaldes zu ergreifen.

Für Details wird auf den beiliegenden Petitionstext (Unterschriftenbogen) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Petition wurde an den Kommissionssitzungen vom 9. und 30. April sowie vom 21. Mai 2019 beraten.

Am 9. April wurden seitens der Petentinnen und Petenten die folgenden Personen angehört: Désirée Jaun, Heiner Lenzin und Florian Schreier, alle aus Birsfelden.

Seitens der BUD wurden der Leiter des Tiefbauamts, Kantonsingenieur Drangu Sehu, sowie der stellvertretende Leiter Verkehrstechnik, Roman Bergamin, angehört.

Am 30. April fand ein Austausch zwischen den Petentinnen und Petenten (Désirée Jaun und Florian Schreier) sowie den Verantwortlichen der BUD (Drangu Sehu und Roman Bergamin) statt.

2.2. Eintreten

Eintreten auf die Petition war unbestritten.

2.3. Detailberatung

2.3.1 Schriftliche Stellungnahme vom 1. März 2019 der Bau- und Umweltschutzdirektion

In ihrer Stellungnahme vom 1. März 2019 hält die Vorsteherin der BUD, Regierungsrätin Sabine Pegoraro, einleitend fest, die Petition entspreche inhaltlich der Motion 2019/71 von Désirée Jaun, welche am 17. Januar 2019 im Landrat eingereicht wurde. Die Kantonsstrasse durch den Hardwald befinde sich in einem allseits schlechten Zustand. Daher sei sie Teil eines Instandstellungsprojekts des Tiefbauamts, für das derzeit ein Verkehrs- und Betriebskonzept ausgearbeitet werde. Mit diesem Instandstellungsprojekt würden Verbesserungen sowohl für alle Verkehrsteilnehmenden als auch für die Umwelt angestrebt. Die Infrastruktur soll auf den aktuellen Stand der Technik gebracht werden, was insbesondere für den Veloverkehr und den Grundwasserschutz grosse Verbesserungen bringe.

Die regelmässigen Überlastungssituationen auf der Autobahn A2 führen dazu, dass die Achse Schweizerhalle-Hardwald vom motorisierten Individualverkehr als Ausweichroute genutzt wird. Die heutigen Kapazitäten sollen gemäss BUD auch künftig bestehen bleiben. Ein genereller Kapazitätsausbau sei weder geplant noch sinnvoll, da in beiden Fahrtrichtungen die Anschlussknoten ausserhalb des Perimeters leistungsbestimmend seien.

Der Regierungsrat setze sich dafür ein, die Belastung der Gemeinden Birsfelden und Muttenz möglichst zu reduzieren und eine weitere Verkehrszunahme zu unterbinden. Er habe sich deshalb bereit erklärt, die Motion 2019/71 als Postulat entgegenzunehmen. Damit sei sichergestellt, dass im Rahmen der Postulatsbeantwortung auch die Anliegen der Petition geprüft werden und dem Landrat Bericht erstattet wird.

2.3.2 Anhörung einer Delegation der Petentinnen und Petenten

Im Rahmen der Anhörung am 9. April 2019 legte die Vertretung des Petitionskomitees dar, dass sie sich gegen den Ausbau der Rheinfelderstrasse wehrten, wie er laut einem Projekt der BUD vorgesehen sei. Die Planung soll sich auf eine Verbesserung des Grundwasserschutzes konzentrieren, daneben sollen noch weitere Massnahmen zum Schutz des Hardwaldes ergriffen werden. Im Waldentwicklungsplan Schauenburg-Hard-Birseck 2010 – 2025 wird der Hardwald als Sonderreservat Wald mit Vorrang Naturschutz aufgeführt. Vor allem Eichen sollen an diesem Standort gefördert werden. Der Hardwald weise viele botanische Besonderheiten auf und sei Heimat für den bei uns selten gewordenen Mittelspecht. Es gelte also, sämtliche Eingriffe im Hardwald zu vermeiden. Da es sich biologisch gesehen um einen Spezialstandort handle, könnten die für den Strassenausbau gerodeten Flächen nicht einfach andernorts wieder aufgeforstet werden.

Der Verkehr auf den Nationalstrassen nehme stetig zu, weshalb mit vielen negativen Auswirkungen auf den Hardwald sowie die Gemeinden Birsfelden und Muttenz zu rechnen sei. Die Sanierung der Rheinfelderstrasse werde zu Kapazitätserhöhungen und Mehrverkehr führen. Die Strasse soll aber nicht der Stauumfahrung auf der A2 dienen, es gelte, den Individualverkehr mit sinnvollen Massnahmen einzudämmen. Auch dem geplanten Ausbau der A2 stehe der VCS kritisch gegenüber, man bekämpfe jegliche Kapazitätserweiterung für den Strassenverkehr.

Die Petentinnen und Petenten würden sich freuen, wenn eine positive Empfehlung seitens Kommission im Hinblick auf die Überweisung der Motion 2019/71 erfolgen würde.

2.3.3 Anhörung einer Vertretung der BUD

Kantonsingenieur Drangu Sehu kann nicht nachvollziehen, weshalb ein noch nicht ausgegorenes Projekt derart kritisiert werde. Beim Instandstellungsprojekt für die Rheinfelderstrasse im Hardwald gehe es letztlich darum, den heute schlechten Zustand der Rheinfelderstrasse zwischen Salinenstrasse / Rheinstrasse in Pratteln und dem «Erdnüsslikreisel» in Muttenz bezüglich Grundwasserschutz zu beheben. Physisch sind bisher keine Schutzvorrichtungen vorhanden. Angestrebt werde neben einem neuzeitlichen Grundwasserschutz auch ein durchgehender Strassenquerschnitt mit je einer durchgehenden Fahrspur pro Fahrtrichtung, wie dies bereits heute der Fall sei.

Allenfalls wäre es für die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs sinnvoll, in Richtung Birsfelden eine separate Busspur einzurichten. Am heutigen, bereits relativ breiten Strassenquerschnitt werde sich nichts ändern. Von einer vierspurigen Schnellstrasse, wie im Titel der Petition angetönt, könne keine Rede sei. Eine Erhöhung der Strassenkapazität wäre auch von daher nicht sinnvoll, dass die beiden Anschlussknoten nicht verändert werden und keinen höheren Verkehrsdurchfluss erlauben.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) plant, die Autobahn im Bereich Hagnau-Augst auf zweimal vier Spuren auszubauen. Der Verkehr soll auch künftig vor allem über die Autobahn fliessen, nicht auf Kantons- oder gar Gemeindestrassen. Die Sanierung der Rheinfelderstrasse soll den Ausbau der A2 nicht konkurrenzieren. Noch einmal betonten die Verantwortlichen der BUD, die Rheinfelderstrasse werde vor allem wegen der Verbesserung des Grundwasserschutzes saniert, ein Ausbau auf vier Spuren finde nicht statt. Auf den Quadratmeter genau könne heute noch nicht definiert werden, ob die versiegelten Flächen zunehmen werden. Gewisse geteerte Flächen könnten wegfallen, andere neu hinzukommen.

Auf Nachfragen aus der Kommission erklärten die Vertreter des Tiefbauamts, es habe bisher nie ein gemeinsames Gespräch zwischen den Petentinnen und Petenten und der BUD stattgefunden.

2.3.4 Beratung in der Petitionskommission

Aufgrund der Tatsache, dass noch kein eigentlicher Austausch zwischen den Petentinnen und Petenten sowie den Verantwortlichen der BUD stattgefunden hatte, kamen die Mitglieder zur Ansicht, dass ein solcher dringend wünschenswert wäre, um allfällige Missverständnisse zu klären. Dieser Austausch fand am 30. April 2019 statt.

2.3.5 Austausch Petitionskomitee-BUD vom 30. April 2019

Am Gespräch nahmen seitens der Petentinnen und Petenten Désirée Jaun und Florian Schreier, seitens der BUD der Kantonsingenieur Drangu Sehu und der Leiter Verkehrstechnik Roman Bergamin teil. Die BUD-Verantwortlichen betonten noch einmal, die Rheinfelderstrasse werde saniert, weil der Grundwasserschutz sowie die Veloinfrastruktur ungenügend seien. Das entsprechende Vor- und Bauprojekt werde ab Ende 2019 bis ca. 2022 erstellt, realisiert werden soll das Vorhaben dann in den Jahren 2023 und 2024. Grundsätzlich sei keine Kapazitätserhöhung der Strasse geplant, da die Anschlüsse nicht ausgebaut werden. Der heutige Radweg soll von 2 auf 3,5 Meter verbreitert werden und Gegenverkehr ermöglichen. Heute ist dies nicht der Fall.

Wegen der Erstellung von Grundwasserschutzeinrichtungen wird die Strasse von Grund auf erneuert. Im Normalzustand werde sie wie heute drei Fahrspuren aufweisen, also zwei Spuren in Fahrtrichtung Basel. Eine dieser Spuren könnte als Busfahrspur genutzt werden. Auf dem Fahrbahnquerschnitt von 13 Metern wäre es theoretisch möglich, eine Aufteilung in vier reduzierte Spuren vorzunehmen. Auf diesen schmälere Spuren dürfte der Verkehr höchstens mit 60 km/h rollen. Der Bedarf für vier Spuren könnte sich gemäss Drangu Sehu ab 2030 ergeben, wenn das ASTRA den Autobahnabschnitt Hagnau-Augst ausbaut. Während dieser Zeit werde es auf der Nationalstrasse zu Spurabbauten kommen, was sich massiv auf das untergeordnete Strassennetz auswirken werde. In diesem Zusammenhang würde das Bereitstellen von vier Spuren durch den Hardwald mit spezieller Verkehrsführung bei den Anschlüssen (beispielsweise Verkehrsregelung durch Securitas) allenfalls Sinn machen. Selbst dann würden aber vier Fahrspuren bloss vorübergehend während dem Bauzustand auf der A2 eingerichtet, zudem könnten sie nur mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit befahren werden.

Entgegen diesen Angaben befürchten die Petentinnen und Petenten, dass die vier Spuren auch nach Abschluss der Bauarbeiten auf der A2 beibehalten würden, wie dies andernorts trotz gegenteiliger Versprechungen zuweilen vorkam. Demgegenüber betonten die BUD-Vertreter, es bestünden keine Pläne, die Anschlüsse an die Rheinfelderstrasse auszubauen. Mit einer grundsätzlichen Kapazitätserhöhung sei nicht zu rechnen, auch werde die heutige Parzellenbreite von 21 Metern bestehen bleiben.

Die Petentinnen und Petenten erachteten die Aussagen der Verantwortlichen als zu unverbindlich. Sie vermissen Garantien, wonach es nie zu einem Vierspurausbau kommen werde. Aus diesem Grund sei die vorliegende Petition auch so wichtig. Der Kanton müsse gegenüber dem Bund selbstbewusst auftreten: Wenn dieser die Autobahn ausbaut und damit mehr Verkehr generiert, muss er auch dafür sorgen, dass dieser rollt. Es könne nicht sein, dass der Kanton seinen Raum und sein Geld hergibt, um Probleme des Bundes zu lösen.

Dem ASTRA keine Hand zu bieten für sinnvolle Lösungen während der Bauphase auf der A2, empfände Kantonsingenieur Drangu Sehu als unsolidarisch und unschweizerisch. Im schlimmsten Fall würde das ASTRA dann in einem nationalen Verfahren eine andere Umfahrungsmöglichkeit für die A2 definieren, für welche allenfalls auch Bäume abgeholzt werden müssten.

Für die Petentinnen und Petenten ist trotz gegenteiliger Beteuerungen seitens BUD klar, dass die Kapazitäten auf unserem Strassennetz ausgebaut werden und daher auch die Einrichtung von vier Spuren auf der Rheinfelderstrasse definitiv vorgenommen werde. Mit den Verbesserungen betreffend Grundwasserschutz, welche mit der Sanierung der Rheinfelderstrasse einhergehen, zeigen sich die Petentinnen und Petenten einverstanden. Als verantwortungsbewusste Bürgerinnen und Bürger unseres Kantons erachten sie es als wichtig, den Sinn von weiteren Strassen für fossil betriebene Fahrzeuge zu hinterfragen, dies auch angesichts des aktuellen Klimawandels.

2.4. Würdigung durch die Petitionskommission

Den Mitgliedern der Petitionskommission war es wichtig, anlässlich des Austausches zwischen dem Petitionskomitee und der BUD klare Aussagen zu einem allfälligen Vierspurausbau der Rheinfelderstrasse zu erhalten sowie allfällige Missverständnisse auszuräumen. Klar war, dass die heutige Rheinfelderstrasse sanierungsbedürftig ist und der Grundwasserschutz verbessert werden müsse. Seitens der BUD wurde festgehalten, dass die heutige Parzellenbreite von 21 Metern bestehen bleibt.

Einige Kommissionsmitglieder waren der Ansicht, der Titel der vorliegenden Petition sei falsch gewählt, denn niemand habe je von einer vierspurigen Schnellstrasse durch den Hardwald gesprochen oder eine solche geplant. Die Erhöhung der Sicherheit für Velofahrerinnen und Velofahrer sowie ein zeitgemässer Grundwasserschutz seien sicherlich wünschenswert, auch müsse ein Vierspurbetrieb (mit reduzierten Höchstgeschwindigkeiten) während der Bauphase auf der A2 zumindest geprüft werden.

Andere Kommissionsmitglieder konnten sich den Bedenken der Petentinnen und Petenten anschliessen: Garantien, dass ein allfälliger Vierspurbetrieb wieder rückgängig gemacht würde, existieren keine. Allenfalls würden zu einem späteren Zeitpunkt sogar die Anschlüsse in Pratteln und Muttenz ausgebaut. Es sei ein politischer Entscheid, ob man während der Bauzeit auf der A2 auf einer Kantonsstrasse vier Spuren anbieten wolle. Das ASTRA müsse seine Probleme selbst lösen. Diese Kommissionsmitglieder beantragen, die vorliegende Petition als Postulat an den Regierungsrat zu überweisen.

Neben der vorliegenden Petition 2019/121 wurde von Désirée Jaun auch eine gleichlautende Motion (2019/71) im Landrat eingereicht, welche dieser zeitgleich mit der Petition beraten soll. Der Regierungsrat erklärte sich bereit, die Motion von Désirée Jaun als Postulat entgegen zu nehmen. Auch angesichts der Unklarheit, ob die Motionärin dazu bereit sei, die Motion in ein Postulat umzuwandeln, wurde am Antrag festgehalten, dass der Landrat die Petition als Postulat an den Regierungsrat überweisen soll.

Der Präsident stellte die beiden Anträge, dem Landrat zu beantragen, die Petition zur Kenntnis zu nehmen oder die Petition als Postulat an den Regierungsrat zu überweisen, einander gegenüber. Der Antrag, dass der Landrat die vorliegende Petition als Postulat an den Regierungsrat überweist, wurde mit 3:3 Stimmen und mit Stichentscheid des Kommissionspräsidenten abgelehnt. Damit obsiegte der Antrag auf Kenntnisnahme durch den Landrat.

3. Antrag an den Landrat

://: Die Petitionskommission beantragt dem Landrat mit 3:3 Stimmen (ohne Enthaltungen) und mit Stichentscheid des Präsidenten, von der vorliegenden Petition 2019/121 Kenntnis zu nehmen.

3. Juni 2019 / ama

Petitionskommission

Georges Thüring, Präsident

Beilage

- Petitionstext (Unterschriftenbogen): «Keine vierspurige Schnellstrasse – Für den Schutz des Hardwaldes!»

Keine vierspurige Schnellstrasse – Für den Schutz des Hardwaldes!

SP

An einer Informationsveranstaltung vom 13.11.2018 der Baselbieter und Baselstädtischen Regierung gemeinsam mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) war am Rande zu vernehmen, dass der Kanton Baselland neben dem Ausbau der A2 auf acht Spuren auch einen Ausbau der Rheinfelderstrasse im Hardwald auf vier Spuren plant.

Der Hardwald ist ein schützenswertes Naherholungsgebiet von Birsfelden und MuttENZ. Die Bevölkerung nutzt es rege und gleichzeitig ist es für die einheimische Flora und Fauna von hoher Wichtigkeit. Mit dem Vierspurausbau der Rheinfelderstrasse wird die Schneise durch den Hardwald noch grösser, es gibt mehr Lärm und die Grundwasserschutzzone sowie die Trinkwassergewinnung werden immens gefährdet. Weiter ergibt es keinen Sinn, dass parallel zum Achtspurausbau der A2, dem die SP Sektionen aus MuttENZ und Birsfelden skeptisch gegenüberstehen, die Kantonsstrasse ausgebaut wird. Dies ist der nötigen Verkehrsberuhigung in Birsfelden völlig zuwider und führt im Gegenteil sogar zu einem noch grösseren Verkehrsaufkommen im unteren Baselbiet. Die Herausforderungen im Verkehr sollen mit innovativen Lösungen angegangen werden und nicht mit neuen Strassenkapazitäten, welche exorbitante Investitions- und Unterhaltskosten, die weitere Zerstörung des Hardwaldes und zusätzlichen Verkehr bescheren.

Wir fordern deshalb den Regierungsrat und den Landrat auf:

- auf den Vierspurausbau der Rheinfelderstrasse durch den Hardwald zu verzichten und die allfällige Planung diesbezüglich zu sistieren.
- Massnahmen zum Schutz des Hardwaldes zu ergreifen.

Für Mensch
und Umwelt



Petitionskomitee: **Roman Brunner**, MuttENZ (Co-Präsidentin Petitionskomitee); **Désirée Jaun**, Birsfelden (Co-Präsident Petitionskomitee); **Roger Boerlin**, MuttENZ; **Jonas Eggmann**, MuttENZ; **Regula Hunziker Lenzin**, Birsfelden; **Hasan Kanber**, Pratteln; **Jan Kirchmayr**, Aesch; **Adil Koller**, Münchenstein; **Gaby Lager**, Birsfelden; **Heiner Lenzin**, Birsfelden; **Miriam Locher**, Münchenstein; **Irene Märki**, Birsfelden; **Walter Märki**, Birsfelden; **Regula Meschberger**, Birsfelden; **Fabian Neuschäfer**, Birsfelden; **Mauro Pavan**, Pratteln; **Ursula Roth**, Birsfelden; **Tobias Schaub**, Pratteln; **Florian Schreier**, Birsfelden; **Kathrin Schweizer**, MuttENZ; **Rita Zaugg**, MuttENZ

Bitte so schnell wie möglich und bis spätestens am 10. Januar 2019 zurücksenden an:

Petitionskomitee, Désirée Jaun, Kirchstrasse 11, 4127 Birsfelden (auch teilweise ausgefüllte Bogen)

Oder online unterschreiben unter <https://www.vcs-blbs.ch/themen/stopp-strassenbau/>