

Beschluss des Landrats vom 31.01.2019

Nr. 2498

11. Oberwil, Ausbau Langmattstrasse, Abschnitt Therwilerstrasse – Mühlemattstrasse: Genehmigung Generelles Projekt

2018/605, Protokoll: bw, mko

Kommissionspräsident **Urs Kaufmann** (SP) führt aus, dass das Leimental durch zwei parallel verlaufende Strassen in Richtung Nord-Süd erschlossen sei. Zwischen den beiden Achsen gibt es diverse Strassenverbindungen. Im Bereich der Gemeinden Oberwil und Therwil bestehen insgesamt deren drei. Alle drei Querverbindungen müsse dabei das Tramtrasse der BLT queren. Zwei der Querungen, die Bahnhofstrasse in Therwil und die Bottmingerstrasse in Oberwil, weisen Bahnschranken auf. Lediglich die dritte Querung, die kommunale Ringstrasse in Therwil, ist mit einer Unterführung unter der Tramlinie ausgestattet. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der Tatsache, dass die Bahnschranken in den Spitzenzeiten relativ häufig den Durchgang schliessen, häufen sich in den Ortszentren von Oberwil und Therwil die Verkehrsprobleme. Im Rahmen des ELBA-Projekts war die Verlängerung der Langmattstrasse im Gewerbegebiet Mühlematt in Oberwil in beiden Szenarien (Aus- und Umbau) als Massnahmen enthalten. Die Langmattstrasse verfügt bereits jetzt über eine Unterführung unter der BLT-Tramlinie. Es fehlt nun aber noch eine Brücke über den Marbach und ein Strassenstück von rund 260 m Länge bis zur Therwilerstrasse. Nach der Ablehnung des ELBA-Projekts im November 2015 wurde das Vorhaben zurückgestellt. Aufgrund politischer Vorstösse wurde das Projekt nun jedoch wieder aufgenommen und weiterbearbeitet.

Untersuchungen zu den Auswirkungen auf den Verkehr zeigen, dass mit dem Ausbau der Langmattstrasse vor allem die Ringstrasse in Therwil entlastet wird. Die Ortszentren von Therwil und Oberwil selbst können kaum entlastet werden. Die Schätzungen der Investitionskosten für den Ausbau der Langmattstrasse belaufen sich auf CHF 13 Mio. Mit der Vorlage soll der Ausbau der Langmattstrasse im kantonalen Richtplan festgelegt und das generelle Projekt genehmigt werden. Die Ausgabenbewilligung für die nächste Phase, die Projektierung des Bauprojekts, kann vom Regierungsrat selbst beschlossen werden. Die Genehmigung des Baukredits durch den Landrat ist gemäss aktueller Planung für das Jahr 2021 vorgesehen.

Die Bau- und Planungskommission diskutierte kontrovers über das Projekt, hauptsächlich über dessen Nutzen. Die direktbetroffenen Gemeinden haben eine unterschiedliche Haltung zum Projekt. Therwil begrüsst es, weil sich die Gemeinde dadurch eine Entlastung der Ortsdurchfahrt erhofft. Oberwil hingegen ist gegen das Projekt, weil die Entlastung der Ortsdurchfahrt nur geringfügig ist. Es wird sogar mehr Verkehr befürchtet – und der Eingriff ins Landschaftsbild als massiv erachtet. Die Gemeindeversammlung Oberwil hat deshalb entsprechende Projekte für die Langmattstrasse bereits mehrmals abgelehnt.

Die BPK diskutierte auch länger über die hohen Kosten von CHF 13 Mio. Die BUD wies klar darauf hin, dass es sich erst um ein Vorprojekt light handle, was mit einer Kostengenauigkeit von +/- 30 % daher käme. Die zwingend nötigen und aufwändigen Lärmschutzmassnahmen sind sicherlich Kostentreiber. Ein Teil der Kommission stellte das Verhältnis von Kosten zu Nutzen generell in Frage. Die Mehrheit der Kommission vertrat die Ansicht, dass die Kosten für das kurze Strassenstück von 260 m zu hoch sind. Die Verwaltung nahm den Auftrag entgegen, die Kosten nach Möglichkeit im Rahmen der Ausarbeitung des Bauprojekts zu senken. Ein Teil der Kommission kritisierte die zeitliche Dringlichkeit des Vorhabens. Die Direktion betonte, dass die Notwendigkeit gross ist, das Trasse mit einem Richtplaneintrag zu sichern, weil das Gebiet in einigen Jahren möglicherweise überbaut werden könnte, was die Realisierung einer Strasse verhindern würde. Ein Kommissionsmitglied wandte ein, dass die Gemeindeversammlung Oberwil kürzlich eine Umzonung und

somit eine mögliche Überbauung abgelehnt hat. Es ist demnach äusserst unwahrscheinlich, dass in den nächsten 10-15 Jahren in Oberwil eine Umzonung erfolgen wird. Ein weiterer Teil der Kommission zeigte sich darüber erstaunt, dass das Projekt genehmigt werden soll, ohne dass es beim Agglomerationsprogramm angemeldet wurde. Insbesondere wurde darauf hingewiesen, dass aufgrund des schlechten Kosten/Nutzen-Verhältnisses die Übernahme ins Agglomerationsprogramm sehr fraglich ist. Die Verwaltung hielt fest, dass das Projekt auch nach einer allfälligen Zustimmung durch den Landrat nachträglich angemeldet werden könnte. Ein Mitglied der BPK betonte, dass gemäss ELBA-Planung die Langmattstrasse erst 2026 hätte gebaut werden sollen. Deshalb ist nicht klar, wieso dieses Projekt nun so eilig vorangetrieben wird. Mit der überwiesenen Motion 2016/100 von Oskar Kämpfer erhielt die Direktion jedoch den Auftrag, die Planung für das vorliegende Projekt in Angriff zu nehmen.

Auf Antrag der Geschäftsprüfungskommission wurde das Postulat 2013/164 von Oskar Kämpfer («Entflechtung ÖV / MIV im Raum Oberwil/Therwil») aus der Sammelvorlage 2018/284 herausgenommen und nicht bereits damals abgeschrieben. Aus diesem Grund wurde der Landratsbeschluss von der BPK um eine Ziffer 7 ergänzt, mit welcher das Postulat 2013/164 zur Abschreibung beantragt wird. Die Bau- und Planungskommission beantragt dem Landrat äusserst knapp mit 7:6 Stimmen, dem geänderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

– *Eintretensdebatte*

Matthias Ritter (SVP) erklärt, dass ein Fortsetzen der Planung aus Sicht der SVP-Fraktion absolut zwingend sei. Die Ausgangslage ist, dass zwischen Binningen und Therwil von keiner Kantonsstrasse zum Gleis der 10er- und 17er-Trams Niveaufreiheit besteht, also entweder mit einer Unter- oder Überführung gequert werden kann. Es gibt zwei Unterführungen: Die Ringstrasse in Therwil, die durch das Wohngebiet führt – die andere befindet sich in Oberwil in der Langmattstrasse, die aber nur bis zum Birsig führt. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in den Ortszentren Oberwil und Therwil führt dies zu Stau. Die naheliegendste Lösung, um auf einer Kantonsstrasse eine Talüberquerung ohne Barriere anzubieten, ist deshalb die Verlängerung der Langmattstrasse. Mit der Verlängerung können das Gewerbegebiet Mühlematt mit der Therwilerstrasse im Osten verknüpft und die Ortszentren und Wohngebiete vom Verkehr entlastet werden. Das Projekt sieht vor, die heutige Langmattstrasse über den Marbach Richtung Osten zu verlängern und mit einem Kreisels an die Therwilerstrasse anzuschliessen. Die rund 260 m lange Neubaustrecke liegt mehrheitlich ausserorts und ist mit einem Velostreifen ausgestattet. Der Fussverkehr wird separat geführt. Die Talstrasse ist eine bestehende, stark genutzte kantonale Radroute entlang des Marbachs. Deshalb ist für die Überquerung der Langmattstrasse eine Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen. So ist auch für diese Verkehrsarten eine Verbesserung in Aussicht. Mit den gut CHF 13 Mio. werden nicht nur 260 m Strasse gebaut, sondern auch eine Brücke, ein Kreisels – und das bestehende Strassenstück wird saniert. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Strasse nicht durch eine Grünzone führt, sondern durch eine Spezialzone Gärtnerei, wo Intensivkulturen wie der Bau von Gewächshäusern vorgesehen sind. Die SVP-Fraktion wird dem Landratsbeschluss einstimmig zustimmen.

Jan Kirchmayr (SP) sagt, die SP-Fraktion spreche sich gegen Eintreten auf das Geschäft aus. Der Nutzen der Strasse ist nicht ersichtlich. In Therwil hat das Projekt eine marginale Entlastung für die Ortsdurchfahrt zur Folge. In Oberwil kommt es gemäss den Berechnungen und Prognosen sogar zu mehr Verkehr. In Oberwil ist das Problem aktuell aber grösser. Der durchschnittliche Werktagsverkehr durch Oberwil ist höher als durch Therwil. Das heisst, man müsste dringender in Oberwil tätig werden als in Therwil.

Dass das Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen grundsätzlich in Frage gestellt wird, sieht man auch beim Bund. Dieser spricht momentan keine Agglomerationsgelder für dieses Projekt, respek-

tive hat man es offenbar als nicht nötig befunden, diese Gelder beim Bund zu beantragen. CHF 13,6 Mio. für 260 m Strasse. Gerundet kostet so ein Meter Strasse CHF 50'000 – oder man zahlt CHF 500 für einen Zentimeter Strasse. Die Kosten sind übertrieben und das Projekt zu teuer. Denkt man weiter, geht es plötzlich darum, dass Therwil eine Westumfahrung erhält, was schnell zum Thema Südumfahrung führt. Dies will die SP-Fraktion sicher nicht. Summa summarum ist das Projekt zu teuer und hat keinen Nutzen. CHF 13,6 Mio. für eine marginale Entlastung für Therwil – das kann nicht sein. Grundsätzlich zum Verhältnis Kanton und Gemeinde: Die Gemeinde Oberwil sagte zu diesem Projekt 5x Nein und dennoch wird im Landrat darüber diskutiert, es einfach als kantonales Projekt zu realisieren. Gleichzeitig schreibt die Gemeinde Therwil in ihrer Stellungnahme, dass sie das Projekt begrüsse, es aber gut fände, in der Ortsdurchfahrt beim Bahnhof Tempo 20 oder 30 zu haben. Das hingegen wird vom Kanton nicht umgesetzt. Hier hätte der Kanton anders vorgehen und mit den Gemeinden zusammen eine andere Lösung finden müssen. Deshalb ist die SP-Fraktion gegen dieses Projekt.

Christine Frey (FDP) beginnt damit, dass die Lage auf den Strassen sich in den letzten zehn Jahren drastisch verändert habe. Eine Möglichkeit, diese Herausforderung anzugehen, wurde verpasst, als das Projekt ELBA abgelehnt wurde. Als Politiker ist man jedoch verpflichtet, die Augen nicht vor den Gegebenheiten zu verschliessen. Deshalb liegt es auf der Hand, dass Hotspots definiert und entsprechende Lösungen gefunden werden. Ein Verkehrs-Hotspot liegt mit dem heutigen Projekt vor. Die offensichtlichste und naheliegendste Lösung ist die Verlängerung der bestehenden Strasse und der bestehenden Unterführung. Das würde eine neue Kantonsstrasse, ohne Trambarrieren, ergeben. Das wäre ein wichtiges Element für ein gut funktionierendes Kantonsstrassennetz. Die Rednerin sieht nicht ein, warum dem Projekt jeglicher Nutzen abgesprochen wird. Positive Folgen gibt es für den ÖV, das Gewerbe, die Bevölkerung und auch für Blaulichtorganisationen. ÖV: Die Voraussetzungen für eine Taktverdichtung werden somit geschaffen. Bereits heute verkehren die Trams zu Spitzenzeiten im Drei-Minuten-Takt. Entsprechend oft sind die Barrieren geschlossen. Die Busse würden weniger im Stau stehen und es findet eine Entflechtung zwischen MIV und ÖV statt. Gewerbe: Das Gewerbegebiet Mühlematt würde mit der Therwilerstrasse verknüpft und hätte einen besseren Anschluss Richtung A18 und Birstal. Bevölkerung: Entlastung der Ortszentren und Wohngebiete. Zudem die Möglichkeit, zu Spitzenzeiten im Stau auszuweichen, selbst wenn das bedeutet, dass ein 300 m längerer Weg in Kauf genommen werden muss. Blaulichtorganisationen: Für Blaulichtorganisationen gibt es keine Querverbindung ohne Barriere. Es ist bekannt, dass hier jede Minute zählt.

Heute geht es um einen Grundsatzentscheid, nämlich die Trasseesicherung. Zugegeben, das Preisschild in Höhe von CHF 13 Mio. wirkt abschreckend. Es ist verständlich, kommt man bei oberflächlicher Betrachtung zum Schluss, dass CHF 13 Mio. für 260 m Strasse zu viel sind. Bei näherer Betrachtung teilen sich die Kosten natürlich auf die verschiedenen Massnahmen auf (Kreisverkehr, Lärmschutzmassnahmen, Velowege, Trottoir, Brücke). Aber auch die FDP-Fraktion will kein Luxusprojekt. Die Kostentreiber werden hinterfragt. Die FDP-Fraktion zielt deshalb auf eine Neuauflage des Ausführungsprojekts ab. Die FDP-Fraktion stellt einen Rückweisungsantrag respektive einen Antrag auf Streichung von Ziffer 5 des Landratsbeschlusses (generelles Ausbauprojekt). Folgerichtig müsste dann auch Ziffer 6 gestrichen werden.

Lotti Stokar (Grüne) meint, es gebe Themen, die immer wieder kommen. Die Langmattstrasse ist so eines. Bereits 1984 – damals wohnte die Rednerin noch im Kanton Zürich – beschäftigte die Langmattstrasse die Bevölkerung in Oberwil. Zwischen 1984 und 2009 wurde die Strasse an der Gemeindeversammlung fünf Mal abgelehnt. Der Grund war jedes Mal die Einsicht, dass der Nutzen im Vergleich zum Eingriff für die Bevölkerung zwischen Oberwil und Therwil entlang dem Marbach zu klein ist.

Auch im ELBA-Projekt war die Langmattstrasse enthalten. Der Realisierungshorizont lag bei 2026

-2035. Das Volk hat das Projekt ELBA abgelehnt. Von daher gibt es eigentlich keine Legitimation, wieder über die Langmattstrasse zu diskutieren. Es bräuchte eine neue Gesamtbetrachtung der Verkehrssituation und Siedlungsräume im Leimental. Dass heute hier im kantonalen Parlament über die ursprünglich als Gemeindestrasse geplante Strasse diskutiert wird, ist parlamentarischen Vorstössen zu verdanken, die jeweils an die Regierung überwiesen wurden. Letztmals im April 2016. Liest man im Protokoll, versprachen sich die Überweisungsbefürworter eine Entlastung der Dorfzentren in Therwil und Oberwil. Oskar Kämpfer sagte damals, die Strasse werde 80 m lang. Nun sind es doch 260 m. Auch versprach man sich, dass die Wartezeiten bei den Trams kürzer werden würden. Hingegen besteht bereits heute ein Drei-Minuten-Takt während der Stosszeiten. Die Votantin lebt in unmittelbarer Nähe der Tramübergänge und beobachtet regelmässig, was die Gründe für Staus sind. Es kommt sehr selten vor, dass es überhaupt zurückstaut und wenn, dann ist das der Gesamtverkehrssituation geschuldet und nicht nur der Barriere. Die Strasse löst somit eigentlich kein Problem.

Der Regierungsrat wollte das Projekt damals als Postulat entgegennehmen und das Projekt sei für das Jahr 2026 terminiert. Möchte man es vorziehen, müsste ein anderes Projekt aus Kostengründen nach hinten verschoben werden. Diese Frage ging in der BPK-Beratung vergessen: Welches Projekt müsste nach hinten verschoben werden, wenn in den nächsten drei Jahren CHF 13 Mio. für die Langmattstrasse benötigt werden?

Am allermeisten stört die Rednerin an der Vorlage, dass damit sämtliche Grundsätze der Raumplanung missachtet werden. Gestützt auf einen dringlichen Aufruf durch die erwähnte Motion, sofort die Langmattstrasse zu bauen, wird nicht zuerst der Richtplan als Gesamtes beraten. Der Richtplan, in dem Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt werden sollen, befand sich in der Vernehmlassung und kommt erst wieder in die BPK. Die Ergebnisse aus der Vernehmlassung sind noch nicht bekannt. Nun soll also ein Puzzleteil aus dem Richtplan ohne Rücksicht auf alle anderen Teile erzwungen werden. Zudem besteht ein neues kantonales Raumkonzept. Es verlangt, dass die Regionen aktiv zusammenarbeiten. Das Leimental macht dies bereits. Es setzte sich sehr stark mit der Entwicklung von Siedlung und Verkehr auseinander. Das Resultat wurde der Kommission vorgestellt. Die Langmattstrasse wird von der Region nicht priorisiert. Es würde dem Landrat als kantonalem Parlament gut anstehen, die Arbeit der Regionen zu respektieren.

Gerade bei der Diskussion anlässlich der Motion Kämpfer, im April 2016, betonten viele der damals Anwesenden, das «Anliegen der Region ist ernst zu nehmen». Ernst genommen werden nun lediglich diejenigen, welche sich für den Bau aussprechen, jedoch nicht die Meinung der Region. Das Generelle Projekt für die Langmattstrasse wurde nun also ausgearbeitet. Jetzt ist es am Landrat, aufgrund des Kosten-Nutzen-Verhältnisses die Notbremse zu ziehen.

Dem Projekt wurden Prognosen bis ins Jahr 2030 zugrunde gelegt. Es ist nicht bekannt, wie sich der Verkehr, vor allem in den engeren Agglomerationsräumen, im Jahr 2030 entwickelt haben wird. Heute denkt man, die Langmattstrasse entlastet nur die kommunale Ringstrasse in Therwil. Dort leben etwa 250 Einwohner. In Oberwil gibt es jedoch auch nicht nur grüne Wiesen. Da wurde von der Gebäudeversicherung Baselland ein neues Gebäude gebaut, mit frisch eingezogenen Einwohnern, welche ebenfalls durch die neue Strasse zusätzlich belastet würden.

Die Rechnerei ist Kaffeesatzlesen. Es zeigt einfach, dass man sich hier im dicht besiedelten Raum befindet, wo die Platzverhältnisse beschränkt sind. Die Langmattstrasse löst kein Verkehrsproblem im Leimental und auch nicht bei der Verbindung zum Birstal. Die Langmattstrasse ist numal lediglich ein winziges Puzzleteil im Verkehrsnetz der Region. Treffen die Prognosen zu, wird es noch ganz andere Verkehrsprobleme geben. Am besten wissen das die Gemeinden im Leimental. Sie setzen deshalb nicht auf den Ausbau von Infrastruktur, sondern unter anderem auf ein intelligentes Verkehrsleitsystem. Dieses kann den Automobilisten den besten Weg von A nach B zeigen. Diese neue Technologie gilt es zu nutzen. Zudem erreicht das Leimental bereits heute einen recht hohen Anteil an ÖV und Langsamverkehr, also jener Mobilität, welche am wenigsten Platz braucht. Das

muss der Weg sein!

Die Gemeinderäte der Region Leimental Plus sind übrigens durchaus bürgerlich dominiert. Sie haben einfach begriffen, dass der Naherholungsraum in der Agglomeration wertvoll ist und nicht ohne grosse Not geopfert werden sollte.

Die Wohltat, unter dem Tram hindurchfahren zu können und nicht an der Barriere stehen bleiben zu müssen, ist verständlich. Wer aber in der Hauptverkehrszeit in der Agglomeration mit dem Auto unterwegs ist, weiss, dass er mehr Zeit einberechnen muss. Jeder Tag ist jedoch anders.

Die Staumeldungen hört man täglich – doch das Leimental wurde noch nie erwähnt. Natürlich muss man auch im ÖV einen Bus früher nehmen, um sicher pünktlich zu sein. Doch die Lösung kann nicht darin bestehen, grüne Naherholungsräume auch noch zu betonieren und weitere Agrarflächen zu opfern.

Man könnte ja die Langmattstrasse endlich fertig bauen – ja genau, das könnte man. Dann könnten die Oberwiler aber den Therwilern auch sagen, dass die Ringstrasse endlich so gebaut wird, wie es in den 70er-Jahren geplant war, nämlich als Ring, was zu einer wirklichen Dorfzentrumsentlastung führen würde. Das will heute aber niemand mehr, zu Recht. Die Grüne/EVP-Fraktion lehnt das Generelle Projekt ab – und ebenso, dass das ganze Projekt eine Kantonsstrasse sein soll. Probleme sollen so gelöst werden, dass sie für die Zukunft vernünftig sind.

Felix Keller (CVP) stellt nach den Ausführungen der ehemaligen Gemeindepräsidentin von Oberwil eine lange Leidensgeschichte der Langmattstrasse fest. Es wird um 260 Laufmeter Strasse in Oberwil gestritten. In den 1980er Jahren hat man es leider verpasst, den zweiten Abschnitt zu bauen. Weshalb verpasst? Der Gemeinderat erhielt nicht den Auftrag, die Strasse fertig zu bauen. Die Gemeindeversammlung lehnte den Kredit in Höhe von CHF 1,9 Mio. im März 1984 ab. Heute debattiert man über einen Kredit in Höhe von CHF 13 Mio. +/- 30 % könnte dieser auch CHF 15 Mio. betragen. Damals hätte die Strasse CHF 1,9 Mio. gekostet.

Zwischenzeitlich hat die Gemeinde den ersten Teil des zweiten Abschnitts gebaut. Die Lücke zwischen Langedasse und Therwilerstrasse wurde geschlossen. Mittlerweile fehlen noch ungefähr 160 Laufmeter zwischen Langedasse und dem Übergang zur Langmattstrasse. Darüber wird nun diskutiert. Nur weil die Gemeinden bzw. die Gemeinde Oberwil diese Strasse bis anhin nicht baute, weil der Bau jeweils von der Gemeindeversammlung abgelehnt wurde, soll nun der Kanton einspringen und den Bau für teures Geld übernehmen.

Die CVP/BDP-Fraktion unterstützte damals die Überweisung der Motion von Oskar Kämpfer. Sie bevorzugte eigentlich eine Überweisung als Postulat, dennoch ist sie um die Überweisung froh, liegen nun doch Zahlen, Daten und Fakten auf dem Tisch. Nun sieht man den Wirkungsgrad der Langmattstrasse. Es wurde viel Geld ausgegeben und es wurden viele ausführliche, interessante Studien durchgeführt. Was darin zu lesen ist, ist jedoch ernüchternd: « Die Wirkung des Teils 1 Ost auf das Verkehrsaufkommen in den Zentren ist gering. [...] Die Wohnqualität des Wohn- und Strassenraums kann entlang der Ringstrasse in Therwil deutlich gesteigert werden. [...] Über den ganzen Perimeter gesehen bringt die Langmattstrasse bezüglich einer Siedlungsvertretungsführung des Verkehrs jedoch nur eine minimale Verbesserung, da zwar ein Gebiet entlastet, neue Gebiete allerdings zusätzlich belastet werden.» Diese Aussagen sind ernüchternd. Nun soll der Kanton mit CHF 13 Mio. +/- 30 % einspringen.

Der Redner ist der Ansicht, dass wenn die Wirkung klein ist, auch die Kosten klein sein sollen. Dann kann man die Strasse bauen. Würde man die Strasse als Gemeindestrasse bauen, dann sind die Kosten für diese 160 m entsprechend tiefer und es handelt sich um ein lokales Problem, das lokal gelöst werden kann. Dann stimmt vielleicht der Kosten-Nutzen-Faktor.

In diesem Sinne kann die CVP/BDP-Fraktion nicht hinter dem Generellen Projekt stehen, es ist schlichtweg zu teuer. Das Projekt als Trasseesicherung in den Richtplan aufzunehmen, ist für die CVP/BDP-Fraktion aber in Ordnung, besteht doch die Möglichkeit, dass nachfolgende Generatio-

nen zum Schluss kommen, die Strasse sei doch sehr wichtig. Im Projekt ELBA war die Strasse im Um- wie auch im Ausbau enthalten. Die SP unterstützte den Umbau, die bürgerlichen Parteien den Ausbau. Jetzt hat man leider gar nichts. Die Problematik war damals also unbestritten. Von daher ist ein Richtplaneintrag in Ordnung, das Generelle Projekt aber nicht.

Für **Matthias Häuptli** (glp) ist unstrittig, dass es im Leimental ein Verkehrsproblem gebe. Fraglich ist, ob das vorliegende Projekt etwas an dieser Situation ändert und zu einer Lösung führt. Die glp/GU-Fraktion ist nicht dieser Meinung.

Die Entlastung für die Ortskerne ist absolut marginal. Die Querungen der Tramlinien 10 und 17 erfolgen praktisch überall à niveau. Nur an der Ringstrasse in Therwil gibt es bislang eine Unterführung. Wird mit der Langmattstrasse eine weitere niveaufreie Querung gebaut, dann ersetzt das allenfalls die Querung an der Ringstrasse, bringt aber keine wesentliche Entlastung. Dafür ist das Projekt zu weit vom Therwiler Dorfkern entfernt. Da wird es weiterhin Stau geben und das Problem nicht gelöst sein, sofern die Barriere überhaupt die Ursache dafür ist. Es gibt keine Entlastung in Oberwil. Es gibt zwei Gemeinden, die sich nicht einig sind. Die eine möchte das Projekt, weil sie durch die geringe Entlastung der Ringstrasse ein wenig profitiert, die andere nicht, weil es auf ihrem Gebiet realisiert würde. Per saldo würde sich am übergeordneten Strassennetz eigentlich gar nichts ändern. Dann bleibt noch das Preisschild in Höhe von CHF 13 Mio. Unter diesen Umständen lehnt die glp/GU-Fraktion das generelle Projekt als auch einen Richtplaneintrag ab.

Oskar Kämpfer (SVP) ist es praktisch unmöglich, alle falschen Aussagen einzeln zu widerlegen. Zu den Fakten: Erstens ist es so, dass in diesem Quartier ein Verkehrsproblem besteht. Das Verkehrsproblem generierte nicht Therwil, sondern Oberwil mit dem Bau zweier Einkaufszentren, ohne den Verkehr zu berücksichtigen. Jetzt ist zu Spitzenzeiten ein Verkehrskollaps festzustellen, auch wenn einige mit grünem Blickwinkel dies nicht sehen. Der Redner rät, zu diesen Zeiten den Bus Richtung Gymnasium Oberwil zu nehmen. Danach sollen diese Personen in den Vorstössen des Redners nachlesen: Es geht um die Entflechtung MIV / ÖV. Damit dieser Bus wieder fahren und die Schülerinnen und Schüler ins Gymnasium bringen kann. Der Privatverkehr von den Einkaufszentren her soll da abfließen.

Die Opposition überrascht nicht allzu sehr. Vor zehn Jahren haben Hans-Jürgen Ringgenberg und der Votant auf das Verkehrsproblem in dieser Region hingewiesen. Eine Südumfahrung wird es nicht geben. Alles andere sind Gerüchte. Also muss etwas gemacht werden. Wie geht man dies am besten an? Die beiden Genannten verfassten 2011 Vorstösse für einen Doppelspurausbau des Trams ins Leimental, um zu sehen, welche Entlastung dies bringt. Die Entlastung ist nicht wahrnehmbar. Daraufhin überarbeitete Therwil einmal mehr seinen Richtplan. Es wurde festgestellt, dass es genau eine Massnahme gibt, die eine Verkehrsentslastung bringen kann, wenn man zum Ziel hat, dass die Busse wieder pünktlich fahren. Wohl gemerkt: Es geht nicht um den Individualverkehr, sondern um Busse. Die Massnahme ist, die Langmattstrasse fertig zu bauen. Fertig bauen ist im eigentlichen Sinn gemeint. Offenbar ist nicht allen bewusst, dass die bestehende Unterführung CHF 9 Mio. kostete. Es ist nicht mehr als richtig, diese Investition heute zu Ende zu denken, was damals aus verschiedenen, teils persönlichen Gründen verhindert wurde. Das ist einfach nicht richtig. Die Gesamtverkehrssituation stand immer im Zentrum, weshalb man auch zum Schluss kam, dass die einzige Lösung eine Motion sei, welche von einer Mehrheit des Landrats überwiesen wurde. Es ist nicht mehr als normal, dass zwei Jahre nach der Überweisung endlich ein Ansatz eines Projekts vorliegt.

Es ist verständlich, dass man sich auf die Kosten stürzt. Offenbar hat aber niemand Christine Frey zugehört, die einen Lösungsweg aufgezeigt hat, wie das Projekt überarbeitet werden kann, wenn man heute die Rahmenbedingungen akzeptiert.

Der Redner entnahm den Medien unterschiedliche Wahrnehmungen. Einige argumentieren wie einige Redner im Landrat und meinen, da fahre ja gar niemand durch. Andere befürchten einen

Verkehrsmagneten. Dem Votanten ist nicht klar, woher dieser zusätzliche Verkehr noch kommen soll, wenn bereits heute alle stehen. Zu den Zeiten, wenn Entflechtung nötig ist, besteht tatsächlich ein Problem, alles andere sind Gerüchte.

Zur Realisierungsdauer: Auch hier wurde auf die Tränendrüse gedrückt, weil andere Projekte verschoben würden. Es ist noch nicht lange her, dass der Landrat diskutierte, dass eigentlich ein Investitionsstau vorherrsche. Klaus Kirchmayr hat sich ebenfalls dazu geäußert. Insofern muss gar nichts zurückgestellt werden, wenn ein Auftrag des Parlaments endlich realisiert würde. Der Redner fragte sich bereits, ob die mit der Umsetzung der Motion beauftragte Direktion eine autistische Behörde sei, verzichtete jedoch darauf, diese Frage im Rahmen eines Postulats zu stellen. Offensichtlich ist dies nicht komplett der Fall, liegt nun doch ein weiterer Schritt vor, von dem der Votant hofft, dass er bei einer Mehrheit Zustimmung findet.

Hans-Jürgen Ringgenberg (SVP) ist wie auch Oskar Kämpfer von Therwil und kennt die Situation gut. Berücksichtigt man die Voten der Vorredner von linker Seite, stellt man relativ einfach fest, dass es sich um eine völlig ideologisierte Thematik handelt. Entweder man ist für eine Strasse und den Individualverkehr oder man ist dagegen. Lotti Stokar hielt eine ellenlange Ansprache, deren einzelne Punkte locker widerlegt werden können. Es werden Behauptungen aufgestellt. Sie schaue aus dem Fenster und sehe keinen Stau. Der Votant kann das exakte Gegenteil behaupten, was ziemlich sicher der Wahrheit näherkomme. *[Heiterkeit]*

Das Gelächter beweist, wie idiotisch diese Diskussion verläuft. Auch Jan Kirchmayr betonte, wie sehr die SP-Fraktion dagegen sei. Was soll das heissen? Man muss ein Problem lösen und nicht einfach stur und konsequent gegen den Bau von Strassen sein. Das ist der eigentliche Punkt. Das Lösen des Problems steht nicht im Zentrum, die linke Seite möchte einfach keine neuen Strassen. Dann soll sie das aber auch so sagen.

Kosten-Nutzen: Zuerst wurde ein Stück der Strasse und eine Unterführung für CHF 8 oder 9 Mio. gebaut und dann einfach aufgehört. Jetzt spricht man plötzlich vom Kosten-Nutzen-Verhältnis der CHF 13 Mio., welche für die Fertigstellung notwendig sind. Hat man etwas begonnen und CHF 8 oder 9 Mio. ausgegeben, dann sollte man dies auch beenden, sonst hätte man die ursprüngliche Investition in den Sand gesetzt und das Kosten-Nutzen-Verhältnis wäre wirklich nicht gegeben. Die Taktik ist doch die folgende: Man zögert hinaus und wartet ab, bis gebaut wird. Sogar die Gebäudeversicherung hat gebaut, was auch ein Widerspruch in sich ist. Zusätzlich redet man davon, dass der Naherholungsraum erhalten werden soll, obwohl bis zu dieser Strasse bereits alles bebaut wurde. Es werden also Gründe angeführt, die hinten und vorne nicht stimmen. Die Eltern des Redners wohnten an der Ringstrasse – und er kennt viele Personen, die dort wohnen. Man weiss einfach, dass viele Menschen von Basel her kommen, über Therwil fahren, um bei der Migros und beim Megastore Coop einzukaufen, weil die Oberwiler sich einfach verwehren. Pascal Ryf sagte einmal im Landrat, dass die Oberwiler im Verkehr ertrinken. Das ist so und genau deshalb fahren so viele über Therwil. Das sollte man einfach mal zugeben. Dann redet Lotti Stokar von Gesamtbetrachtungen. Diese lag mit dem ELBA-Projekt vor. Wart ihr dann dafür? Die Südumfahrung ist auch eine Gesamtbetrachtung, will man aber auch nicht. Sobald es darum geht, irgendwo vernünftige Lösungen zu finden und dem Strassenverkehr seinen Platz einzuräumen, dann ist die linke Seite aus ideologischen Gründen dagegen. Es bleibt nichts Anderes zu sagen, als dass diesem Projekt zu 100 % zugestimmt werden muss.

Pascal Ryf (CVP) ist, wie auch Hans-Jürgen Ringgenberg, ein moderner Hausmann und dementsprechend am Samstag im Coop Megastore anzutreffen. Was machen zwei Landräte, wenn sie sich beim Einkaufen treffen? Sie diskutieren und natürlich auch über die Langmattstrasse. Die Frauen hörten einen Moment lang zu. Garantiert ist aber, dass Hans-Jürgen Ringgenberg nicht mit dem Einkaufswagen nach Oberwil kam, sondern mit dem Auto. Er sagte, die Oberwiler seien selbst schuld daran, dass sie im Verkehr ertrinken. Tatsächlich hat der Redner dies so im Landrat

gesagt und dazu steht er auch nach wie vor. Die Motion hat er ebenfalls unterstützt. Nach wie vor erachtet er das Einreichen dieser Motion als sinnvoll. Man muss jedoch die Situation analysieren und schauen, was in der Zwischenzeit geschah. Im Gebiet Leimatt/Langegasse in Oberwil herrschte rege Bautätigkeit. Die Strasse Langegasse ist rund zwei Kilometer lang und es gibt lediglich eine Erschliessung in die Kantonsstrasse hinein. Die Gemeindeversammlung entschied 2014, dass dieser Missstand behoben und der östliche Teil der Langmattstrasse gebaut werden muss, damit die Langegasse mit der Therwilerstrasse verbunden wird. Auch linke Kreise unterstützten dieses Begehren, welches 2014 bewilligt wurde. 2016 hätte die Strasse eröffnet werden sollen, jedoch gab es eine Einsprache. Von wem? Von der kantonalen Pensionskasse Basel-Landschaft. Weshalb - weil dort ein neues Wohnhaus gebaut wurde. Begründet wurde dies damit, dass die Strasse zu viel Verkehr und Lärm produzieren würde. Wohlgermerkt ging es nur um eine Gemeindestrasse. Fünf Kantonsrichter wiesen die Beschwerde einstimmig ab und die Zufahrtsstrasse konnte realisiert werden. Die Strasse wurde gebaut, kostete knapp CHF 500'000.-, welche die Oberwiler Steuerzahlerinnen und Steuerzahler finanzierten. Die Strasse ist fünf Meter breit, wird dann auf vier Meter reduziert bei Tempo 30, verfügt auf der Nordseite über ein neues Trottoir und eine neue Beleuchtung, um die Sicherheit der Fussgänger zu gewährleisten. Knapp ein Jahr ist die Strasse nun in Betrieb. Nun kommt der Kanton und möchte diese Strasse abreißen und eine neue bauen. Weshalb der Redner und einige andere Oberwiler dagegen sind: Eine neue Strasse zu bauen und sie wieder abzureißen, ist Verhältnisblödsinn. So geht man doch nicht mit Steuergeldern um! Der Votant ist darüber erstaunt, dass dies aus anderen bürgerlichen Kreisen nicht moniert wird. Zudem sollen demokratische Entscheide respektiert werden. Die Gemeindeversammlung Oberwil entschied sich fünf Mal dagegen. Warum kommt jetzt der Kanton? Man hört immer den Spruch, die da oben machen eh, was sie wollen, sei es in Bern, Brüssel oder halt auch in Liestal. So scheint es in diesem Fall doch zumindest zu sein. An Matthias Ritter: Dem Redner käme es nie in den Sinn in Böckten oder sonst wo den Bau einer Strasse zu fordern, wenn das die Bewohner selbst nicht wollen. Zudem wäre es gut, sich die Situation vor Ort anzuschauen, dann würde man auch nicht die falschen Bäche nennen. Ein weiterer Punkt: Die Langmattstrasse ist heute eine Sackgasse, aber auch ein Teil des Pausenplatzes der Sekundarschule Oberwil/Biel-Benken. Viele Schülerinnen und Schüler drehen in der Pause ihre Runde und gehen entlang der Langmattstrasse, dort hat es auch einen Fussballplatz. Das alles wird an Attraktivität verlieren, wird diese Strasse gebaut. Noch ein Punkt: Es sei keine Grünzone und Gewächshäuser würden gebaut. Natürlich – da hat es eine Gärtnerei und es wird sicherlich Veränderungen geben. Es ist aber auch so, dass Oberwil über nicht ganz so viel Grünfläche verfügt wie Gemeinden im Oberbaselbiet, weshalb sie erhalten werden muss. Die Wilmatt zwischen Oberwil und Therwil ist bei Hundehaltern, Joggern, Pensionierten und Bewohnern des Altersheims beliebt und muss erhalten werden. Dieses Naherholungsgebiet wäre beeinträchtigt. Man muss sich vorstellen: Es wird eine fünf Meter hohe Berliner Mauer zwischen Oberwil und Therwil gebaut. Natürlich gibt es Konkurrenz zwischen diesen beiden Gemeinden, aber eine Berliner Mauer braucht es sicherlich nicht. Dem Votanten fehlt ein Gesamtkonzept und als Mitte-Politiker muss er auch einen Tritt nach Links austeilen. Es gibt ein Verkehrsproblem, das gelöst werden muss und nicht negiert werden kann. Es braucht endlich ein Verkehrsgesamtkonzept und eine Entflechtung von ÖV und MIV – da muss etwas getan werden. Aber dieses Stück für CHF 13 Mio. ist garantiert keine Lösung. Der Redner bittet alle Anwesenden, die Langmattstrasse endlich zu versenken und definitiv zu beerdigen.

Andreas Dürr (FDP) ist froh, kann er sich vor der Mittagspause noch äussern. Das Risiko eines Herzinfarkts wäre sonst zu gross gewesen. Was hier geredet wird, ist unglaublich. Der Redner braucht keine Prognosen, weder aus Aesch (Jan Kirchmayr) noch aus Allschwil (Matthias Häuptli), er fährt täglich mehrmals diese Strecke und steht immer im Stau: In der Bottmingerstrasse, auf der Hauptstrasse, in Therwil... Therwil ist sowieso der blanke Horror. Ein Rat an alle Anwesenden:

Umfahrt Therwil, dann kommt ihr nach Oberwil, wo es nicht viel besser ist. Die Hauptstrasse in Oberwil ist die meistbefahrene Strasse im Leimental. Der beste Witz ist die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Bahnhofsstrasse Therwil: Der Votant konnte da noch nie schneller als 30 km/h fahren. Dürfte man da wirklich 30 km/h fahren, müsste ein Gebots- und kein Verbotsschild aufgestellt werden. *[Heiterkeit]*.

Zu den grossen Leimentaler Verkehrskonzepten – auch das ist ein Witz. Es gibt einfach zu viel Verkehr. Selbst eine kleine Verbesserung wäre zu begrüssen. Die Strasse könnte fertig gebaut und die Investition von CHF 9 Mio. zu Ende gedacht werden. Würde der Votant einem Ausländer erklären, dass eigentlich eine saubere Trambrücke und zwei Strassen bestehen, aber nicht darunter hindurch gebaut werde, dann würde er für verrückt erklärt.

Es heisst immer, Oberwil sei gegen den Bau. Das ist nicht so. Das Gewerbe von Oberwil ist sehr wohl dafür. Man darf natürlich keine heilige Kuh anfassen, aber an Gemeindeversammlungen ist auffällig, dass vor allem Bürgerinnen und Bürger aus dem Quartier teilnehmen, wo gebaut werden soll, die anderen nicht. Es handelt sich also um ein sehr partielles Anliegen. Vielleicht braucht es eben genau für eine Gesamtbetrachtung eine kantonale Lösung. Es geht auch nicht darum, Therwil und Oberwil gegeneinander auszuspielen. Das ist Blödsinn. Tatsache ist, dass dort letztlich alle im Stau stehen, und dass der Bau auch für Oberwil eine klare Verbesserung bringt.

Wenn der Redner von Basel her kommend noch in der Mühlematt einkaufen möchte, muss er aktuell durch das Dorf und steht bei der Querung aufgrund der Niederhaltstellung der Trams. Es gibt eine Möglichkeit einer tramfreien Querung und diese soll nicht genutzt werden. Das Problem ist klar. Es ist schade, fällt Pascal Ryf auf die Schalmeyen herein. Ein interessanter Satz blieb dem Redner aber im Kopf: Pascal Ryf erwähnte auch die «anderen» Bürgerlichen, also bezeichnet er sich selbst auch als Bürgerlicher, was Andreas Dürr sehr positiv zur Kenntnis nimmt. Pascal Ryf aber rät er, nicht «andere» Bürgerliche zu sehen, sondern gemeinsam als Bürgerliche zu agieren. Zu den Untersuchungen: Man kann untersuchen, was man möchte, Lotti Stokar schaut aus dem Fenster und weiss es eh besser. *[Heiterkeit]*. Im Kern sagen jedoch diese Studien eine Verbesserung voraus. Jetzt kann man den Fokus auf das Wort 'minimal' oder auf das Wort 'Verbesserung' legen. In diesem Fall lohnt es sich, das Wort 'Verbesserung' zu hören. Wenn eine Verbesserung an einem Ort hergestellt werden kann, wo eine Trambrücke bereits besteht, dann ist das 'minimal' relativ. Wenn allein ein Teil des Verkehrs zu Spitzenzeiten nicht mehr durch das Oberwiler Dorfzentrum fährt, ist das nicht nur eine minimale, sondern für jeden Anwohner eine maximale Verbesserung.

Letztlich geht es darum, wieder einmal ein ideologisches Mahnmal zu setzen, weshalb auch bereits das Referendum angekündigt wurde. 'Verbesserung' möchte man nicht hören, sondern wieder einmal klar sagen, dass in diesem Kanton keine Strasse mehr gebaut wird. Nur darum geht es. Ob auf dem Preisschild CHF 13, 8, 9 oder 15 Mio. steht, ist nicht erheblich – man will keine Strasse. Das regionale Verkehrskonzept, welches von einigen links-grünen Verkehrsplanern entworfen wurde, entspricht dem. Die Planung sieht vor, die Autofahrer so lange schmoren zu lassen, bis diese voller Wut ins Lenkrad beißen und vor Wut kochen. Sind sie dann völlig entnervt, fassen sie das E-Bike oder benutzen das Tram. Dummerweise kann der Redner nicht einmal das Tram nehmen, wohnt er doch in Biel-Benken. Kurzum: Die Strasse nicht zu Ende zu bauen, kommt einem Seldwyla-Stück gleich. Es handelt sich um eine Verbesserung, die eine Erleichterung für den Oberwiler Dorfkern und für ganz Therwil, Biel-Benken und wahrscheinlich auch für Ettingen darstellt. Lasst die Leimentaler das regeln. Dazu bedarf es keiner weltverbessernder, ideologischer Ratschläge aus Aesch oder anderen Kantonsteilen.

[An dieser Stelle wird die Debatte unterbrochen und am Nachmittag wieder aufgenommen.]

Hanspeter Weibel (SVP) fasst zusammen, dass es in dieser Vorlage um einen Projektierungs- und nicht um einen Baukredit gehe. Es ist wichtig, dies zur Kenntnis zu nehmen. Ebenfalls nicht

ganz trivial ist folgende Erkenntnis: Es wurden heute einige Voten von Busfahrerinnen gehört. Der Votant hält selbst immer wieder Ausschau, hat bislang aber noch keine fliegende Busse gesehen. Die meisten Busse im öffentlichen Verkehr fahren tatsächlich auf Strassen. Betrachtet man sich das Leimental, sieht man, dass in der Längsachse ein Tram verkehrt, während auf den Querachsen Busse verkehren, die ebenfalls die Tramlinie queren müssen. Wer das einmal erleben möchte, soll sich doch abends um halb sechs Uhr auf den Busbahnhof Bottmingen begeben, wo man sehen kann, wie sich Bus und Tram regelrecht auf den Füßen stehen und den gesamten Querverkehr, die Schlossgasse hinauf, blockieren. Im Postulat von Pascal Ryf (2017/057) mit dem Titel «drohender Verkehrskollaps in Bottmingen und Oberwil» ging es um eine temporäre Sperrung der Therwilerstrasse. Dies hätte dazu geführt, dass ein paar Bottminger in Oberwil hättenkehrmachen müssen. Inhaltlich ging der Sprecher mit dem Postulanten damals absolut einig; nur sollte man nun angesichts der Oberwiler Situation vielleicht daran denken, dass auch Bottminger betroffen sein könnten.

Es ist völlig unverständlich, weshalb man für CHF 9 Mio. einen Pausenplatz gebaut hat und die damalige Investition nun nicht realisiert. Für jene, die die Situation nicht kennen: Wer auch immer von einem der bereits angesprochenen Einkaufszentren weg- oder darauf zufährt, stösst auf einen Kreislauf. Normal wäre, dass man, um auf die andere Talseite zu gelangen, geradeaus führe – in die Langmattstrasse hinein, die aber in einer Sackgasse endet. Man muss also entweder nach links (Richtung Oberwil) oder nach rechts (Richtung Therwil) fahren. Eine direkte Querung ist nicht möglich. Es fehlt dort somit ganz klar ein wichtiges Stück.

Es sind heute einige Voten gefallen, die den geringen Nutzen dieses grossen Aufwands beklagen. Der Votant kennt die Kosten nicht, möchte aber in Erinnerung rufen, dass Radwege von Oberwil nach Biel-Benken, von Oberwil nach Allschwil und (sogar parallel deren zwei) von Bottmingen nach Münchenstein gebaut wurden. Sie kosteten alle relativ viel Geld. Man trifft dort aber relativ selten auf Velofahrer. Bei diesem Projekt ist es hingegen genau umgekehrt. Der Votant ist überzeugt, dass auf der Verlängerung der Langmattstrasse deutlich mehr Autofahrer anzutreffen wären, als dies auf den relativ teuren Velowegen der Fall ist.

Als Bottminger fühlt sich der Votant fast genötigt zu sagen, dass es mit der Schlossgasse genau eine Querungsachse gibt. Es handelt sich um eine relativ schmale Strasse, die über den Gleis- und Busbahnhof führt. Wenn die Querung eine oder zwei Querstrassen weiter talabwärts erfolgen könnte, wäre auch Bottmingen entlastet. Der Votant bittet deshalb, der Vorlage zuzustimmen.

Jan Kirchmayr (SP) hat doch etwas gestaunt, als Andreas Dürr am Morgen behauptet hatte, nur weil der Sprecher aus Aesch komme, könne er die Situation im Leimental nicht beurteilen. Folglich kann Andreas Dürr auch nicht über den Vollanschluss in Aesch diskutieren – oder wie ist das? Diese Haltung ist doch etwas speziell. Genauso stellt der Sprecher die Haltung der FDP zu den Gemeindeversammlungen in Frage. Es handelt sich um eine direktdemokratische Institution. Wenn die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in Oberwil fünf Mal Nein zum Ausbau der Langmattstrasse sagen, soll man das auch akzeptieren. Der Kanton setzt sich nun leider darüber hinweg. Weiter wurden von zwei Herren auf der gegenüberliegenden Seite ziemlich ideologische Gründe gehört, weshalb es die Strasse brauche. Es wäre aber schon wünschenswert, wenn sich Oskar Kämpfer auch mal zu deren Nutzen äussern würde. Dieser ist nämlich schlicht nicht gegeben. In der Vorlage lässt sich nachlesen, dass die Entlastung für Therwil marginal wäre. Und wenn man argumentiert, dass es sich doch immerhin um eine Verbesserung handelt, muss erlaubt sein zu fragen, ob einem dies CHF 13 Mio. wert ist, wenn sich die Entlastung während der Stosszeiten auf gerademal 30 Sekunden bemisst.

Gestaunt werden darf auch über die finanzpolitische Verantwortungslosigkeit gewisser Landrätinnen und Landräte. Oder über die Busse: Einige versuchen sich gross als Retterinnen und Retter des ÖV zu inszenieren. Der Sprecher hilft sofort mit bei einer Entflechtung von MIV und ÖV. Diese

Vorlage führt jedoch zu nichts dergleichen, weil sie eben keine Entlastung, keine Verlagerung des Verkehrs bringt und die Ortszentren, durch die die Busse fahren müssen, nicht weniger Verkehr aufweisen werden.

Paul R. Hofer (FDP) regt an, in der Diskussion das Wort «Strasse» zu streichen. Immer nämlich, wenn gewisse Leute dieses Wort hören, drücken sie automatisch den roten Knopf und können gar nicht mehr richtig überlegen, um was es eigentlich geht. Von jetzt an wird der Votant also nicht mehr Langmattstrasse sagen, sondern nur noch Langmatt.

Komisch dünkt ihn, dass jetzt, wo es auf die Wahlen zu geht, plötzlich die Kosten des Projekts Langmatt im Vordergrund stehen. Aber darum geht es gar nicht. Es geht darum, Planungssicherheit zu erlangen. Man sollte deshalb rational abstimmen. Denn es geht nur um Planungssicherheit, nicht mehr und nicht weniger.

Klaus Kirchmayr (Grüne) verwehrt sich gegen den Vorwurf, die linke Seite sei immer und grundsätzlich gegen jede Strasse. Das ist nicht der Fall, wie das Beispiel Vollanschluss Aesch zeigt. Der Votant sieht hier eine gewisse anekdotische Evidenz am Werk, wonach die Strasse entweder überlastet sei oder eben nicht. In der Vorlage wird eine Studie eines Büros zitiert, das Simulationsprogramme vorgenommen hatte. Die Erkenntnis aus der Studie ist, dass die Langmattstrasse nur geringe Verbesserungen zur Folge hat. Demgegenüber stehen CHF 13 Mio. Franken und der Wille der lokalen Bevölkerung, die gegen eine Verlängerung der Strasse ist. Auf diese einfache Gleichung lässt sich das Projekt zurückführen: CHF 13 Mio. für eine geringe Verbesserung und gegen den Willen der betroffenen Bevölkerung. Das zeigt ziemlich gut, wie man sich in dieser Frage verhalten muss.

Oskar Kämpfer (SVP) dankt, dass mittlerweile die ganze die Verkehrssituation geklärt wurde. Vielleicht ist bei Pascal Ryf etwas hängengeblieben. Bei Jan Kirchmayr offensichtlich nicht. Es gibt tatsächlich eine Studie, die einen Zeitgewinn von 30 Sekunden ausweist. Der Votant empfiehlt aber, einmal mit jenen Schülern zu reden, die mit dem Bus ans Gymnasium fahren und täglich im Stau stecken bleiben. Deren Aussage scheint ihm zuverlässiger zu sein und eher auf den tatsächlichen Bedarf hinzuweisen. Anlässlich der Erarbeitung des neuen Richtplans von Therwil wurde eine Verkehrsstudie beigezogen, die eben nicht die 30 Sekunden belegen, sondern die 20 Minuten, die dort ein Bus im Stau stecken bleibt. Der Votant möchte aber die Studien gar nicht diskutieren (wobei z.B. auch die Schliesszeiten der Barriere zu hinterfragen wären). Er orientiert sich lieber an der Realität.

Die Fixierung auf die CHF 13 Mio. ist relativ symptomatisch. Heute geht es gar nicht ums Geld, sondern darum, ob das Projekt weitergezogen werden soll oder nicht. In dieser Frage hat Christine Frey einen klaren Weg aufgezeigt, wie man zu einem Projekt mit verbesserter Kostenbasis kommen könnte. Trotz allem noch einige Hinweise betreffend der Kosten vorab an die Adresse von Pascal Ryf. Es ist wirklich faszinierend: Auf der angesprochenen Strasse wurde planiert und ein bisschen Teer aufgetragen, was nun verglichen wird mit einer Strasse, bei der es darum geht, einen Bach abzusenken und einen bestehenden Weg (mit Fussgänger-/Veloweg) ebenfalls que-rungsfrei auszugestalten. Dabei handelt es sich um ganz andere Voraussetzungen. Ob es am Schluss CHF 13 Mio. oder nur 6 oder 7 Mio. werden, sei dahingestellt. Darum geht es im Moment nicht, sondern darum, ob man die Strasse überhaupt möchte. Dabei scheiden sich die Geister tatsächlich am Bedarf einer Entlastung. Es geht nicht primär darum, in Therwil paradiesische Zustände zu haben, aber der Zugang für ÖV/IV auf jener Strecke, die das Gymnasium bedient, würde damit verbessert. Deshalb ist es auch richtig, von einer Verbesserung zu sprechen, ob man das wahrhaben möchte oder nicht.

Pascal Ryf (CVP) hält vorab fest, dass viele vom Gewerbeverein Oberwil die Strasse unterstützen. Es gibt aber auch Gewerbler aus Oberwil, die anderer Meinung sind. Das ist legitim. Es sei aber in Erinnerung gerufen, dass der Gemeinderat (sowohl FDP als auch der SVP-Gemeindepräsident) die Strasse klar ablehnen. Auch ehemalige FDP-Gemeinderäte lehnen das Konzept ab.

Zum Zweiten: Wie Hanspeter Weibel richtig bemerkt hat, hatte der Votant mit seinem Postulat eine super Lösung für Bottmingen ermöglicht. Dieser Meinung ist er nach wie vor. Es geht ihm eben nicht darum, die Dörfer gegeneinander auszuspielen, wie er als Vorwurf an seine Adresse zu hören meinte. Es ist ihm aus eigener Erfahrung bekannt, dass Therwil – genauso wie Bottmingen und Oberwil – ein riesiges Verkehrsproblem hat. Man muss also miteinander und nicht gegeneinander eine Lösung finden. Wenn man – wie in Bottmingen – eine sinnvolle Lösung gefunden hat, macht es eben auch Sinn, dass diese, zum Nutzen für die ganze Umgebung, umgesetzt wird.

Zum Dritten hat der Votant nicht – wie Oskar Kämpfer angedeutet hatte – die geringen Kosten von CHF 400'000 für eine Gemeindestrasse mit dem jetzigen Projekt verglichen. Er sagte lediglich, dass CHF 400'000 investiert wurden, die wieder vernichtet würden, indem die Strasse aufgerissen wird. Es wäre doch weitaus sinnvoller, man würde die Strasse nicht so bauen; man kann sie ja für die nächsten 15 Jahre in den Richtplan aufnehmen, damit die Oberwilerinnen und Oberwiler später entscheiden können, ob dort unten eine Gemeindestrasse (allenfalls Tempo 30) entstehen soll. Aber sicher nicht ein völlig überrissenes Projekt von CHF 13 Mio. Man denke an den (bekanntlich abgelehnten) Margarethenstrich, bei dem es um die Hälfte der Kosten ging. Damals schrie die heute befürwortende Seite auf, dass das viel zu viel Geld sei, um es für eine Tramlinie auszugeben. Und nun geht es um CHF 13 Mio. Dieses Verhältnis kann der Votant nicht ganz nachvollziehen.

Zuletzt ein Wort an Matthias Ritter. Der Sprecher wollte ihn nicht persönlich angreifen und entschuldigt sich dafür. Er wollte nur sagen, wenn im Oberbaselbiet oder wo auch immer die Gemeindeversammlung fünf Mal Nein zu einer Strasse gesagt hat, es als Oberwiler vermessen wäre, sie zum Bau der abgelehnten Strasse zu zwingen.

Martin Rüegg (SP) findet gut, dass der Margarethenstich als Stichwort gefallen ist. Dazu soll noch ergänzt werden, dass er nicht nur halb so teuer, sondern auch doppelt so gut gewesen wäre wie das vorliegende Projekt. Dort war der Nutzen nämlich tatsächlich ausgewiesen.

Der Votant möchte sich auch von Seiten SP ganz entschieden gegen die Vorwürfe insbesondere von Hans-Jürgen Ringgenberg, Oskar Kämpfer und dem ehemaligen FDP-Präsidenten Paul Hofer wehren, die attestierten, dass die Linke jede Strasse ablehnen würde. Es ist zu bedauern, dass der Vollanschluss Aesch heute nicht traktandiert ist. Es wagt nämlich zu behaupten, dass die SP-Fraktion nahezu geschlossen dieses Strassenbauwerk unterstützen wird. Die SP kann sehr wohl differenzieren. Wenn es Sinn macht, sagt sie Ja zu einer Strasse. Wenn es aber, wie in diesem Fall, schlicht keinen Sinn macht, sagt sie Nein.

Kathrin Schweizer (SP) stellt fest, dass zwei Gemeinden sich nicht einig sind, wie man die verfahrenere Verkehrssituation in ihrem Raum klären soll. Die eine möchte eine Strasse auf dem Areal der anderen Gemeinde bauen. Und nun soll der Landrat auf kantonaler Ebene Schiedsrichter zwischen den beiden Gemeinden spielen? Das wäre sicher nicht das richtige Vorgehen. Es gab ein VAGS-Projekt zur Raumplanung, in dem gefordert wird, dass die Gemeinden sich in den Regionen organisieren sollen. Der Vollzug ist auch im Leimental dringend nötig. Die Gemeinden müssen untereinander erst einig sein, wohin man gehen möchte. Es darf aber nicht sein, dass der Kanton aus einer Situation der Unschlüssigkeit heraus einer Gemeinde etwas aufs Auge drückt. Das ist nicht stufengerecht.

Die Langmattstrasse war sowohl im ELBA-Umbau wie auch im ELBA-Ausbau enthalten. Der SP war der Umbau bekanntlich viel näher als der Ausbau. Sie hätte es damals unterstützt, aber unter

der Berücksichtigung, dass dazumal die Verkehrsgutachten gesagt hatten, die Langmattstrasse würde eine massive Entlastung für die Dorfzentren bringen. In der Zwischenzeit ist man vier Jahre älter und schlauer geworden. Neue Verkehrsstudien zeigen, dass es im Dorfzentrum zu gar keiner Entlastung kommt. Sie ist marginal. Die Busse stehen nachher trotzdem im Stau. Damit wird der Verkehr nicht beschleunigt, dafür baut man eine Strasse durch einen Grüngürtel, was nicht sinnvoll ist. Die Votantin bittet deshalb, die Vorlage abzulehnen.

Pia Fankhauser (SP) wollte als lokal Betroffene eigentlich nichts sagen. Es ist ihr dennoch wichtig, denn in diesem Saal wird die Gemeindeautonomie immer wieder hochgehalten. X Mal wurde an der Gemeindeversammlung darüber abgestimmt, immer wieder wurden Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen – und immer wieder wurde das Vorhaben abgelehnt. Und nun soll es der Landrat durchdrücken, nur weil es auf diesem Weg schlanker geht, und dies mit dem Argument, dass Geld keine Rolle spiele. Sie versteht das nicht. Der Votantin ist aber vor allem wichtig festzuhalten, dass der Bus nicht wegen der nicht gebauten Langmattstrasse im Stau steht, sondern weil der Kreislauf dermassen überlastet ist. Im ganzen Tal ist viel Verkehr, was damit zu tun hat, dass dort hinten viel gebaut wurde. Das war gewünscht, man nennt das wirtschaftlicher Aufschwung. Somit muss man eben schauen, wie man dem Verkehr Herr werden kann. Nun aber zu behaupten, dass dank der Strasse der Bus nicht mehr im Stau stehen würde, wäre Sand in die Augen gestreut. Das gilt auch für die von Oskar Kämpfer erwähnten zwei Velowege, die von Bottmingen nach Münchenstein führen sollen: Beim einen handelt es sich um eine Velospur auf der Strasse. Das ist nicht dasselbe. Kurz: Die Langmattstrasse braucht es nicht, sie hilft nichts, es wäre viel günstiger, von Verkehrsberuhigung zu reden und in beiden Dörfern Tempo 30 auf der Kantonsstrasse einzuführen. Das wäre vielleicht ein überlegenswerter Ansatz, der zu einer Entlastung führen könnte. Und wenn man den Deal machen würde, einerseits die Langmattstrasse zu überprüfen, dafür aber im ganzen Gemeindeperimeter nur Tempo 30 zuzulassen, könnte man sich das ja überlegen. Aber so weit ist man noch lange nicht – deshalb Nein zur Langmattstrasse.

Matthias Ritter (SVP) gibt bekannt, dass die SVP-Fraktion den Antrag der FDP, Ziffer 5 und 6 zu streichen, voll unterstützen werde.

Hans-Jürgen Ringgenberg (SVP) merkt bei einigen Voten, dass die Wahlen schon ziemlich nahe sind. Dieses Problem hat er nicht.

Es gibt hier offenbar einen Dissens betreffend dem Nutzen. Die Studie ergab für das betroffene Therwiler Quartier einen Nutzen. Der lässt sich nicht wegdiskutieren.

Ein Wort zu den Kosten: Hätte man die Strasse damals, als man die Unterführung machte, gebaut, hätte sie ungefähr so viel gekostet wie nun der Veloweg von Oberwil nach Allschwil – und wäre somit sehr billig gewesen.

Zum Abschluss eine Bemerkung an Klaus Kirchmayr, der mit Verweis auf den Vollanschluss Aesch behauptet hatte, er sei nicht immer gegen Strassen. Korrekterweise müsste Kirchmayr hinzufügen, wo er wohnt... Der Sprecher wohnt im Leimental; ihm sind die dortigen Strassen fast noch wichtiger als jene in Aesch. Deshalb setzt er sich auch für die Langmattstrasse ein.

Lucia Mikeler (SP) möchte sich als Bottmingerin gerne auch noch zum Thema äussern. Sie kann Hanspeter Weibel und Pascal Ryf in ihrer Einschätzung zustimmen, dass die Sache damals gut gelöst wurde. Heute geht es aber um etwas anderes. Man ist aufgefordert, regional zu denken. Das Leimental ist dies sehr seriös angegangen. Es liegt auch bereits ein Raumplanungskonzept vor. Deshalb ist es nicht verständlich, weshalb man nun vom Kanton derartige Auflagen erhält und plötzlich etwas anderes entgegen nehmen muss. Sie bittet um Ablehnung.

Für **Andreas Dürr** (FDP) kam das Votum von Pia Fankhauser einer Entlarvung gleich. Tempo 30 im Leimental. Das ist das Resultat. Auch Lotti Stokar sprach schon von dem grossartigen raumplanerischen Wurf – der Leimentaler Verkehrslösung einiger linksgrüner Planer – in dem das Auto gar nicht mehr vorkommt. Es wird verlangsamt, mit Ampeln gestoppt. Dem Votanten ist es ein Rätsel, wie das Verkehrsproblem mit Dosierstellen, roten Ampeln in Oberwil und gleichzeitig ohne Umfahrung des Dorfkerns gelöst werden soll. Egal. Letztlich wollen sie nur eines: Dem Autofahrer soll es derart verleiden, dass er sein Auto stehen lässt. Das möchte man. Dann soll man es aber auch sagen und nicht an den CHF 13 Mio. aufhängen. Sie sollen es ruhig bekennen: «Wir möchten keine Autos mehr im Leimental». Das wäre wenigstens ehrlich.

Thomas Noack (SP) stellt fest, dass heute sehr häufig die Aussage fiel, dass es zu viel Verkehr gebe. Der Votant ist der Meinung, dass der Bau einer Strasse nicht dazu führt, dass der Verkehr abnimmt. Er wird lediglich verlagert. Man solle sich doch auch einmal überlegen, was die Leute denken sollen, die dort wohnen. Was kommt den Anwohnern dieser Strassen zugut, was nicht? Dies ist eine Frage, die mindestens so wichtig ist wie die Frage, wie schnell man von A nach B kommt. In dieser Hinsicht bringt die Langmattstrasse keinen Gewinn, weil sie das, was sie verspricht, nicht leistet.

Lotti Stokar (Grüne) fühlt sich von Andreas Dürr und seinem Verweis auf die Studie «von ein paar Linksgrünen» zu einer Erwiderung provoziert. Sie hat die Studie dabei. Es handelt sich um ein 120 Seiten starkes Buch. Wer hat daran mitgewirkt? Das war unter anderem auch der Kanton Basel-Stadt, Kantonsplanung Solothurn, Geschäftsstelle Agglo Basel, der Oberwiler Gemeinderat Christian Pestalozzi, Hochbau und Ortsplanung Binningen, auch Allschwil war dabei. Das Ganze wurde von der Verkehrs- und Raumplanungskommission in zwei Jahren ausgearbeitet und alle mitgewirkt habenden Leimentaler Gemeinden kamen zum Schluss, die aufgeführten Massnahmen weiter bearbeiten zu wollen. Es handelt sich dabei keineswegs um ein Autoverhinderungspapier. Die Lektüre sei Andreas Dürr ans Herz gelegt, findet man darin viel Material, das durchaus in seinem Sinn sein könnte.

Lucia Mikeler (SP) stellt klar, dass die SP das Autofahren nicht verbieten möchte. Das beste Beispiel ist sie selber – als Hebamme. Sie braucht ein Auto. Sie kann aber auch mit Tempo 30 fahren. Es braucht nicht 80 oder 50 zu sein. Es sei denn, man würde ihr ein Blaulicht genehmigen, was sie schon lange gerne hätte. *[Gelächter]* Es läge aber womöglich an der Justizkommission, ein gutes Wort für sie einzulegen.

Zum Kern der Sache: In Bottmingen werden immer wieder Dialogveranstaltungen mit der Bevölkerung durchgeführt. Dabei taucht immer wieder das Thema Tempo 30 für die stark befahrene Bruderholzstrasse-Kreuzung im «Zentrum» von Bottmingen auf. Vor kurzem wurde dort wieder ein Kind angefahren. Das ist das Thema. Die SP ist aber nicht prinzipiell gegen das Auto.

Regierungsrätin **Sabine Pegoraro** (FDP) bittet, auf die Vorlage einzutreten und den Nichteintretensantrag der SP abzulehnen. Sie bittet auch, mindestens die Richtplaneintragung der Langmattstrasse zu bewilligen.

Im Verlauf dieser Debatte wurde vieles gesagt. Bereits am Anfang wurde darauf hingewiesen, dass die Region Leimental bezüglich Verkehr ein Hotspot ist, was in der Tat der Fall ist: Die Verkehrslage ist schlecht, der Stau ist erheblich. Das lässt sich nicht wegdiskutieren. Mit der Langmattstrasse hätte man in der Tat die Möglichkeit, dank einem verhältnismässig kurzen Strassenstück eine Entlastung hinzubekommen. Ebenso eine Verbesserung zugunsten der Taktverdichtung der BLT. Dank der Verlängerung der Langmattstrasse kann das Gewerbegebiet Mühlematt mit der Therwilerstrasse im Osten verknüpft werden. Weiter können die Ortszentren und Wohngebiete vom Verkehr entlastet werden. Dies gilt vor allen Dingen für die kommunale Ringstrasse in Ther-

wil. Gleichzeitig erhält das Gewerbegebiet Mühlematt einen besseren Anschluss in Richtung A 18 und Birstal. Die neue Langmattstrasse wäre eine Kantonsstrasse ohne Trambarriere und ein wichtiges Element für ein stabiles unterhalts- und betriebsfähiges Kantonsstrassennetz. Eine allfällige Taktverdichtung des Trams, z.B. für das Expresstram, wäre ebenfalls einfacher möglich. All diese Vorteile würde dieses Strassenstück bringen.

Natürlich waren die Kosten ein grosses Thema, womit zu rechnen war. Es hiess, dass CHF 13 Mio. für 260 Meter Strasse viel zu viel sei. Diese Aussage stimmt so aber nicht. Damit werden nämlich nicht nur 260 Meter Strasse gebaut, sondern auch eine neue Brücke, eine Unterführung und ein neuer Kreisel. Das bestehende Strassenstück wird saniert und instand gesetzt, es wird ein Bach ausgedolt und es werden Lärmschutzmassnahmen ergriffen. Nach erfolgter Sanierung und Neubau ergäbe dies eine insgesamt zirka 500 Meter lange Kantonsstrasse mit einer Brücke über den Marbach und einer Unterführung für die BLT, mit Kreisel und Lärmschutzmassnahmen, was, nach einer Grobschätzung, ungefähr CHF 13 Mio. kosten würde. Das ist natürlich viel Geld, was aber damit zu tun hat, dass dazu relativ viele Kunstbauten nötig wären. Deshalb wäre man auch bereit, den Antrag zu unterstützen, das Generelle Projekt zurückzunehmen und zu schauen, ob die ganze Geschichte auch kostengünstiger verwirklicht werden könnte. Es hat keinen Sinn, das in diesem Rahmen auszudiskutieren. Allenfalls stellt sich heraus, dass man den einen oder anderen Kunstbau weglassen kann. Ganz ohne wird man aber vermutlich nicht auskommen. Eine Sanierung der Strasse wäre aber ohnehin nötig. Auch dann würde es sich jedoch noch nicht um den konkreten Baukredit, sondern um eine Schätzung handeln – allenfalls mit einer etwas abgespeckten Variante.

://: Der Landrat tritt mit 49:35 Stimmen auf die Vorlage ein.

– *Detailberatung Objektblatt V 2.2 des Kantonalen Richtplans*

Keine Wortmeldungen.

– *Detailberatung Landratsbeschluss*

Titel und Ingress

Keine Wortmeldungen.

Ziffern 1-4

Keine Wortmeldungen.

Ziffern 5+6

://: Der Landrat spricht sich mit 84:0 Stimmen für den Streichungsantrag der FDP-Fraktion aus.

Ziffer 7

Keine Wortmeldung.

– *Rückkommen*

Pascal Ryf (CVP) stellt einen Rückkommensantrag auf das Objektblatt V 2.2. (Kantonsstrasse), wo er gerne bei Buchstabe C (Termine) das« kurzfristig (0-5 Jahre)» durch «langfristig (> 15 Jahre)» ersetzen möchte.

::/: Der Landrat lehnt mit 43:41 Stimmen ein Rückkommen ab.

- *Schlussabstimmung*

::/: Mit 49:35 Stimmen wird dem modifizierten Landratsbeschluss zugestimmt.

Landratsbeschluss

betreffend Oberwil, Ausbau Langmattstrasse, Abschnitt Therwilerstrasse – Mühlemattstrasse: Genehmigung Generelles Projekt

vom 31. Januar 2019

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- 1. Die Anpassung 2017.1 des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus der Anpassung des Objektblatts V 2.2 und den Anpassungen in der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur, wird beschlossen.*
 - 2. Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt dem fakultativen Planungsreferendum (§ 31 Abs. 1 lit. a Verfassung des Kantons Basel-Landschaft).*
 - 3. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrates in Kraft.*
 - 4. Der Beschluss zur Anpassung des Kantonalen Richtplans bedarf der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 11 Abs. 1 RPG). Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Genehmigung zu beantragen.*
 - 5. Das Postulat 2013/164 von Oskar Kämpfer, Entflechtung ÖV/MIV im Raum Oberwil-Therwil, wird abgeschrieben.*
-