

Beschluss des Landrats vom 03.06.2021

Nr. 942

102. Verbindungsbrücke MuttENZ-Hardwald: Erschliessung langfristig sichern 2021/375; Protokoll: ama

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) erlaubt sich einleitend den folgenden Hinweis: Der Regierungsrat stimmt der Dringlichkeit unter anderem deshalb zu, weil er es als sinnvoll erachtet, die Umstände und die Zuständigkeiten in dieser Angelegenheit zu klären.

Zu Frage 1: Der Regierungsrat bedauert die reduzierte Erreichbarkeit der Areale im Perimeter des Robinsonspielplatzes, der Familiengärten und der gemeindeeigenen Kompostieranlagen. Die Erschliessung dieser Einrichtungen erfolgt jedoch über das kommunale Strassennetz und liegt damit in der Zuständigkeit der Gemeinde. Insofern steht es dem Kanton zuständigkeitshalber nicht zu, sich in diese zwischen der Gemeinde und der SBB zu klärende Frage einzumischen.

Zu Frage 2: Auch hier geht die Antwort in eine ähnliche Richtung. Es handelt sich um einen kommunalen Strassennetzteil, deshalb liegt die Federführung in dieser Sache bei der Gemeinde. Stand heute ist die Erschliessung eine kommunale Angelegenheit und deshalb durch die Gemeinde zu veranlassen (Projektierung, Finanzierung, etc.). Nur die Gemeinde kann denn auch ihre Interessen gegenüber der SBB mittels Einsprache beim BAV wahren. Der Kanton kann eine Strasse unter anderem nur dann in sein Eigentum übernehmen, wenn seinerseits hierfür ein Bedarf besteht, was nicht der Fall ist – insbesondere deshalb nicht, weil es sich auch nicht um eine kantonale Radroute handelt. Es gibt keine kantonalen Betroffenheiten. Die Brücke ist nicht Teil kantonalen Radrouten oder des kantonalen ÖV. Es ist deshalb Sache der Gemeinde, ihre Interessen bei der SBB geltend zu machen.

Zu Frage 3: Es ist zutreffend, dass eine trennende Wirkung entstehen wird. Es bräuchte aber eine Anpassung des kantonalen Strassennetzplans, damit der Kanton überhaupt zuständig wäre. Diese Idee bedingt eine Anpassung des kantonalen Strassennetzes und/oder des kantonalen Velowegnetzes.

Zu Frage 4: Die Grenzacherstrasse ist nicht Teil des ÖV-Netzes. Im Zusammenhang mit der Erschliessung der beiden Gemeinden MuttENZ und Birsfelden stellt sich die Frage bezüglich der direkten Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr. Im Zusammenhang mit dem 9. Generellen Leistungsauftrag für die Jahre 2022 bis 2025, welcher kürzlich vom Landrat verabschiedet wurde, wurde Ende 2019/Anfang 2020 auch ein Buskonzept «Birsstadt-Nord» erarbeitet. Birsfelden und MuttENZ waren involviert. Eine Verlängerung der Buslinie 46 wurde in mehreren Varianten geprüft. Eine Führung via Grenzacherbrücke wurde nicht zur Umsetzung vorgeschlagen, denn eine solche Variante brächte weder Vorteile bezüglich Reisezeit noch bezüglich Erschliessungswirkung. Kürzlich wurde die geplante Weiterentwicklung des Tram-Liniennetzes für die nächsten Jahrzehnte vorgestellt. Auf dieser Basis fand auch eine Abstimmung der Busnetzentwicklung statt. Eine entsprechende Vorvernehmlassung bei den Gemeinden fand statt, die Rückmeldungen werden in einer aktuell laufenden Bereinigungsphase eingearbeitet. Auch langfristig gibt es keine Konzepte, die eine Führung einer Buslinie über die Grenzacherbrücke vorsehen, dies aus den oben genannten Gründen (keine Vorteile bezüglich der Reisezeit, kleine Erschliessungswirkung). Da die Grenzacherbrücke Bestandteil des kommunalen Strassennetzes ist, liegt die Verantwortlichkeit und die Federführung für alle Fragen bei der Gemeinde. Auch ist die Strasse weder Gegenstand des kantonalen Radroutennetzes noch des ÖV-Netzes des Kantons. Wenn also eine Änderung an den örtlichen Verhältnissen angestrebt wird, muss MuttENZ den Lead übernehmen.

Simon Oberbeck (CVP) wünscht die Diskussion.

://: Dem Antrag wird stattgegeben.

Simon Oberbeck (CVP) dankt für die Gewährung der Dringlichkeit seiner Interpellation und für die Antworten des Regierungsrats. Von den Antworten jedoch zeigt er sich enttäuscht. Mit dem Verweis auf die Zuständigkeit macht es sich der Kanton allzu einfach. Weder anerkennt er die Problematik, noch möchte er vorwärts machen. Es erfolgten in den letzten Tagen einige Berichte in den Medien und auch heute äussert sich die Medienstelle der Bau- und Umweltschutzdirektion wie folgt in der Zeitung:

«Dafür müsste der Kanton einen klaren politischen Auftrag haben. Sollte der Landrat mit einem entsprechenden Auftrag an die Regierung oder die BUD gelangen, würde dieser entsprechend geprüft.»

Dieses Zitat bezieht sich auf das in der zweiten Frage der Interpellation angesprochene Thema: Könnte der Kanton Basel-Landschaft die Eigentümerschaft der Strasse übernehmen und damit eine rasche bauliche Massnahme – sprich eine provisorische Brücke – vorzugsweise aus einheimischem Holz gewährleisten? Wäre also der politische Wille vorhanden, könnte die Eigentümerschaftsfrage soweit geklärt werden, dass der Kanton bauliche Sofortmassnahmen ergreifen könnte, um eine Schliessung der Verbindung zwischen Muttenz und Birsfelden via Grenzacherbrücke ab dem nächsten Jahr zu verhindern. Schuldzuweisungen oder Zuständigkeitskriege bringen zum jetzigen Zeitpunkt und angesichts der offensichtlich verfahrenen Situation nichts. Es sollen nun rasch Massnahmen ergriffen werden, damit die Verbindungsbrücke zwischen Muttenz und Birsfelden auch während der Bauzeit 2022 bis 2026 zugänglich bleibt.

Roman Brunner (SP) schliesst sich den Worten seines Vorredners an. Auch er ist enttäuscht, und fragt, ob der Kanton keine Unterstützungsmöglichkeiten sieht. Die Grenzacherbrücke stellt für den Langsamverkehr eine zentrale Verbindung dar. Der Plan der SBB, diese während drei Jahren zu schliessen, ist nicht im Sinne der Muttenzer und der Birsfelder Bevölkerung. Laut Medienberichten ist das Verhältnis zwischen der Gemeinde Muttenz und der SBB ziemlich zerrüttet. Damit die Verhandlungen weitergehen und Lösungen erarbeitet werden können, ist wohl die Unterstützung des Kantons notwendig.

Peter Hartmann (Grüne) kommt noch einmal auf die Tatsache zu sprechen, dass die Grenzacherbrücke nicht Teil des kantonalen Radroutennetzes sei. Es geht hier um das Projekt für eine neue Brücke, welche für die nächsten 50 bis 100 Jahre dimensioniert wird. Die damit verbundenen Bauarbeiten kappen während den nächsten Jahren eine wichtige Verbindung zwischen zwei Gemeinden. Als problematisch erachtet Peter Hartmann die Tatsache, dass die neue Brücke genau gleich dimensioniert sein wird, wie sie es vor 50 Jahren war, als Muttenz noch über 12'000 Einwohnerinnen und Einwohner verfügte, während es heute bereits 18'000 sind. Nach wie vor wird der Querschnitt der Brücke 6 Meter betragen und es ist kein Radstreifen vorgesehen. Die Brücke befindet sich direkt vor der Haustür der FHNW und mit der Zusammenführung der Schulen der Sekundarstufe 2 kommen noch viele weitere Schulorte am Standort Muttenz hinzu. Eine Velovorzugsroute durch den Hardwald mit Anbindung nach Basel und ans Rheintal sowie an die Fachhochschule trägt zu einer Entflechtungslösung bei. Heute ist beim Polyfeld und beim Pantheon Muttenz ein gefährlicher Verkehrsknoten zu verzeichnen, speziell für Radfahrende. Ist der Kanton nicht bereit, vorauszuschauen und festzustellen, dass es sinnvoll wäre, die Grenzacherbrücke in das kantonale Radroutennetz aufzunehmen? Wie schätzt der Regierungsrat das diesbezügliche Potential und die Möglichkeiten für eine Aufnahme der Brücke ins Radroutennetz ein?

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) bezieht sich auf Simon Oberbecks Votum. Ein Verwaltungsdschungel entsteht dann, wenn beantragt wird, Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten zu vermischen. Davor warnt der Regierungsrat. Der Kanton kann nun nicht kurzerhand die Gemeinde

Muttenz übersteuern und mit der SBB verhandeln. Auch kann der Landrat nicht einfach über die Mittagspause einer Landratssitzung beschliessen, dass der Kanton eine kommunale Strasse übernimmt. Der Gemeinde Muttenz ist seit vielen Jahren bekannt, dass die SBB die Grenzacherbrücke erneuern möchte. Auch kennt die Gemeinde die diesbezüglichen Zuständigkeiten. Es ist daher nun nicht am Kanton, in dieser Sache tätig zu werden.

Dass die Grenzacherbrücke Teil eines künftigen Radroutennetzes werden könnte, möchte der Regierungsrat an dieser Stelle nicht ausschliessen. Noch einmal betont er jedoch, dass die Erneuerung der Brücke durch die SBB den Gemeinden seit Jahren bekannt sei. Die Erneuerung der Brücke steht im Kontext mit dem Entflechtungsbauwerk der SBB zwischen Basel und Muttenz. Diese Entflechtung ist notwendig, damit Güter-, S-Bahn- und Schnellzugverkehr nebeneinander Platz haben werden. Dafür investiert die SBB in der Region CHF 300 Mio., dies zusätzlich zu den am Bahnhof Liestal investierten CHF 300 Mio. So soll ab 2025 der Viertelstundentakt zwischen Basel und Liestal ermöglicht werden. Die Grenzacherbrücke ist in den Bauprozess des Entflechtungsbauwerks eingeplant, entsprechend würde es für die SBB schwierig, auf der Zeitachse grössere Verschiebungen vorzunehmen. Im Verlauf des letzten Jahres wurde trotz des sehr gedrängten Fahrplans vorabgeklärt, ob die Installation eines Radroutennetzes über die Brücke sinnvoll sein könnte. Dabei wurde festgestellt, dass sich nur sehr geringe Synergien ergäben. Eine separate Radwegbrücke wird vermutlich nicht teurer zu stehen kommen. Es wurde also darauf verzichtet, in letzter Minute in den Planungsprozess einzugreifen. Noch einmal betont Isaac Reber, die Zuständigkeit für all diese Fragen liege bei der Gemeinde Muttenz.

Christof Hiltmann (FDP) nimmt mit, dass das Parlament eine entsprechende Forderung offenbar explizit anstossen muss. Natürlich handelt es sich rein formal um eine kommunale Angelegenheit. Wenn ein Bundesbetrieb investiert, ist keine besondere Ehrfurcht angebracht. Man muss sich im hier diskutierten Fall vor allem auch die Nachteile dieser Investition vergegenwärtigen. Der Rangierbahnhof und die Bahnlinien kommen in erster Linie anderen Kommunen und Regionen der Schweiz zugute. Es wäre daher richtig, wenn der Kanton bei der aktuellen Diskussion und den Verhandlungen unterstützend eingreifen würde. Bezüglich Aufrechterhaltung von Verkehrsverbindungen, welche für eine Gemeinde wichtig sind, müssen gegenüber der SBB entsprechende Forderungen gestellt werden. Man muss die SBB nicht bekümmern, denn es handelt sich um einen Bundesbetrieb, welcher auf die hiesigen Themen aufmerksam gemacht werden muss. Velovorzugsrouten waren vor sechs Jahren vielleicht noch nicht auf der Agenda, wenn aber eine solche zwischen Augst und Birsfelden entsteht, macht eine Verbindung nach Muttenz via Grenzacherbrücke auf jeden Fall Sinn. Gemäss Christof Hiltmann müsste der Kanton noch einmal intervenieren und das Bauvorhaben dazu nutzen, die aktuellen Erkenntnisse zur künftigen Entwicklung der Verkehrssysteme und -verbindungen zu integrieren. Seitens Parlament werde man entsprechende Forderungen konkretisieren.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) gibt Christof Hiltmann inhaltlich recht. Dass die in der Region bestehenden Infrastrukturen auch eine zerschneidende, unvorteilhafte Wirkung entwickeln, ist unbestritten. Sowohl für Birsfelden als auch für Muttenz ist die Verbindung via Grenzacherbrücke von Interesse, jedoch ist bezüglich der heute diskutierten Frage klar, wer handeln soll und muss. Zuständig ist die Gemeinde Muttenz. Dass die Situation mittelfristig aber verbessert werden muss, damit zeigt sich der Regierungsrat einverstanden und er wird den beiden betroffenen Gemeinden dazu auch Hand bieten. Trotzdem darf man die Zuständigkeiten nicht vermischen.

Simon Oberbeck (CVP) dankt Christof Hiltmann für sein Votum. Er hatte sich erhofft, dass mit der dringlichen Interpellation der Wille des Kantons kundgetan würde, die Strasse zu übernehmen. Weil dies nun jedoch nicht geschieht, er aber auch spürt, dass das Problem erkannt wurde, wird

Simon Oberbeck bei nächster Gelegenheit eine dringliche Motion einreichen mit der Forderung, dass die Verbindungsbrücke Muttenz-Hardwald zu einer kantonalen Strasse werde.

Peter Hartmann (Grüne) erachtet es als etwas gar einfach, der Gemeinde Muttenz zu sagen, sie solle gegenüber der SBB Forderungen stellen. Auch kann Muttenz nicht dazu gezwungen werden, für Zusatzwünsche, welche längst dem Stand der Technik entsprechen, zu bezahlen. Man muss nun dringend aktiv werden! Der Kanton hatte drei Monate Zeit für eine Stellungnahme zuhanden des BAV. Diese Frist läuft Ende Juni 2021 ab. Ist die Regierung wenigstens bereit, eine Stellungnahme zuhanden des BAV einzureichen?

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) kann nicht viel mehr dazu sagen. Er sieht das allgemeine Interesse, ihm fehlt jedoch eine Begründung, weshalb die Brücke Teil des kantonalen Strassennetzes werden soll. Bisher werden Familiengärten und ein Robinsonspielplatz sowie eine Kompostieranlage mit dieser Brücke erschlossen, und diese Einrichtungen gehören klar nicht zu den Aufgaben des Kantons. Der Regierungsrat warnt davor, ein Präjudiz zu schaffen. Die entsprechenden Forderungen müssen durch die Gemeinde Muttenz beim BAV vorgebracht werden.

://: Die Interpellation ist beantwortet.
