

Beschluss des Landrats vom 06.06.2019

Nr. 2660

32. Verkehrsverbindungen Basel–Jura 2018/884; Protokoll: mf

Landratspräsident **Hannes Schweizer** (SP) informiert, dass der Regierungsrat das Postulat entgegen nehme.

Martin Rüegg (SP) sagt namens der SP-Fraktion, dass in dieser Region alles aufgegleist sei, was Verkehrsverbindungen angehe. Im Postulat ist nachzulesen, dass – infolge der Abstimmung über den Netzbeschluss – der Bund ab dem Jahre 2020 zuständig ist. Der Kanton hat dann nicht mehr allzu viel mitzureden. Im Bereich des ÖV wurden diverse Beschlüsse gefasst (Doppelspurausbau, 15-Minuten-Takt bis Laufen usw.). Die SP-Fraktion versteht die Notwendigkeit eines weiteren Postulats, welches die Verwaltung zusätzlich beschäftigt, nicht. Es läuft alles in die richtige Richtung. Das Postulat soll nicht überwiesen werden.

Als Verfasser des Postulats kann **Rolf Blatter** (FDP) diese Meinung nicht teilen. In der Tat sind diverse Sachen aufgegleist. Letztlich geht es nicht nur um die Streckenverbindungen auf dem Kantonsgebiet, sondern um eine Verbindung von Basel nach Delémont, die eine Option darstellt, um Basel mit der Westschweiz zu verbinden. Will man aktuell von Basel in die Westschweiz reisen, führt dies von Basel – Egerkingen – Bern – Friburg– Vevey bis Lausanne. Die Reise über Basel – Delémont und dann Biel – Yverdon – Lausanne wäre 30 km kürzer und entsprechend schneller. Jedoch fehlt das letzte Teilstück von Delémont nach Basel. Es geht um die ganze Strecke. Die FDP-Fraktion ist sich bewusst – dies ist im Postulat entsprechend vermerkt –, dass der Bund dafür zuständig ist. In den Parlamenten der Kantone Basel-Stadt, Solothurn und Jura werden inhaltlich gleichlautende Vorstösse zur Verkehrsverbindung Basel – Delémont eingereicht. Dies ermöglicht es den vier Kantonsregierungen, beim Bund entsprechend Druck zu erzeugen, um die Verbindung Basel – Delémont (ÖV und MIV gleichermassen) in die Prioritätenliste aufzunehmen. Es geht letztlich um das Bedürfnis nach Mobilität, das jedermann hat. Vor diesem Hintergrund bittet die FDP-Fraktion, diese Idee zu unterstützen und das Postulat zu überweisen.

Susanne Strub (SVP) spricht sich namens der SVP-Fraktion für die Überweisung des Postulats aus. Die Pendlerströme nehmen zu. In anderen Kantonen sind ebenfalls Vorstösse mit gleichem Wortlaut eingereicht worden. Als Randbemerkung fügt die Rednerin an, dass sie es nicht verstehe, weshalb dieser Vorstoss von der SP-Fraktion nicht unterstützt werde, ist er doch in ihrem Sinne. Liegt es am falschen Absender?

Franz Meyer (CVP) unterstützt das Postulat und die Überweisung namens der CVP/BDP-Fraktion vollumfänglich. Die Verkehrsverbindung Basel – Jura ist sehr wichtig und wird stiefmütterlich behandelt.

Lotti Stokar (Grüne) sagt, die Grüne/EVP-Fraktion habe über das Postulat diskutiert und den Absender sowie den ÖV bemerkt, der ebenfalls Bestandteil ist. Man will noch mehr Mobilität, Infrastruktur schaffen. Dies wird nicht immer begrüsst. Man sollte auch mal hinsehen was die beschlossenen Geschäfte bewirken. Trotz allem befand die Fraktion bei der Vorbesprechung «prüfen und berichten» als richtig und wäre mit der Überweisung einverstanden. Da die SP-Fraktion dagegen ist, ist der Votantin nicht klar, welche Haltung ihre Fraktion nun einnimmt.

Rolf Richterich (FDP) ist erhellt über die Meinungsbildung im Landrat und spricht von «Leadern» und «Sklaven» [*Heiterkeit*]. Er hat gelernt, dass man mit seiner freien Meinung hierhin kommen und sich nicht beeinflussen lassen solle. Schon gar nicht, was das Abstimmungsverhalten betreffe. Die Zeiten ändern sich offensichtlich.

An Martin Rüegg gerichtet meint der Redner, wenn es um das Läuferfingerli gehe, seien die Laufentaler gut genug, um Mehrheiten zu erreichen. Geht es hingegen um einen Vorschlag der FDP, dann wird dieser ohne Begründung abgelehnt. Dies empfindet der Redner als sehr billig.

Gemäss **Matthias Häuptli** (glp) lehnt die glp/GU-Fraktion die Überweisung ebenfalls ab. Im Postulat wird der ÖV zwar erwähnt. Der Doppelspurausbau ist aufgegleist. Es bleibt abzuwarten, was dieser bringt. Letztlich zielt das Postulat auf die Hochleistungsstrasse H18 ab; diese solle durchgehend bis Delsberg sein. Dies führt zu einer Konkurrenzierung des ÖV und nicht zu einer Verlagerung auf denselben, da der MIV ausgebaut würde.

Hans-Jürgen Ringgenberg (SVP) fährt diese Strecke ab und zu und unterstützt das Postulat. Er kann nicht verstehen, weshalb dies nicht bereits realisiert ist. Von Delémont aus wurde eine wunderbare Autostrasse mit vielen Tunneln gebaut. Zwischenzeitlich ist auch die Umfahrung Biel fertiggestellt. Niemand hat geschlafen. Der Kanton Jura hat ebenfalls kein Geld. Trotzdem wurde alles gebaut. Nur das Baselbiet wehrt sich dagegen. Auch die Laufentaler wären froh um die Umfahrungsstrasse. Es muss erst auf diesem Wege postuliert werden.

Linard Candreia (SP) unterstützt dieses Postulat. Sein Herz schlägt ganz klar für den ÖV. Es gibt aber auch den Individualverkehr. Die Achse in die Romandie ist sehr wichtig. Es ist eine boomende Region: der Jura, der Bezirk Thierstein (SO) und das Laufental. Aus Solidarität zum Jura und dessen Entwicklung und um den Druck aufrecht zu erhalten, unterstützt der Redner das Postulat.

Lotti Stokar (Grüne) sagt an Rolf Richterich gerichtet, es gehe nicht darum, dass eine Fraktion einer anderen hinterher renne. Parlament kommt von «parlare». Es ist der Fraktion durchaus genehm, wenn ein Mitglied der Debatte zuhört, sich eine eigene Meinung bildet – auch wenn diese anders als diejenige der Fraktion ist – und dann anders abstimmt. Die Rednerin wollte dem vorbeugen, dass sie die Fraktionsmeinung vertritt und danach nicht alle geeint abstimmen.

Rolf Richterich (FDP) lobt den Konter seiner Vorrednerin. Genau so sollte es sein. Als Laufentaler möchte er ein Wort zum Verkehr im Laufental (MIV) anbringen. Matthias Häuptli hat gesagt, dass alles aufgegleist und nur etwas für die Strasse geplant sei. Dies ist nicht der Fall. Seit 15 Jahren ist bekannt, dass es ein Projekt Muggenberg gibt, welches vom Kanton Bern geerbt wurde. Vor zehn Jahren wurde es in irgendeiner Amtsstubenschublade gefunden. Wäre die BUD bereit gewesen, hätte es das Projekt im Kanton Bern in die Aufnahme geschafft. Der Kanton Baselland schaffte es nicht, ein übergeordnetes Projekt mit übergeordneter Strassenführung parat zu haben und pfannenfertig zu übergeben, damit es vom Bundesbern finanziert wird. Dies ist eine Schande sondergleichen. Schon bevor der Votant im Landrat war, wusste man von der H18 und vom Projekt Muggenberg. Im Laufentaler Vertrag – um diesen ein letztes Mal zu erwähnen –, war dies als vordringlich erwähnt. Zehn Jahre lang, bis 2004. In diesen zehn Jahren wurde nichts gemacht. Nur der Plan für den Muggenbergtunnel wurde gefunden. Wäre ein generelles Projekt erarbeitet worden, hätte man jetzt Geld für die Realisierung erhalten. Das Baselbiet ist im Stillstand. Nicht nur im Bereich des ÖV, sondern auch im Individualverkehr. Das zeigt sich an dieser Achse explizit. Nichts wurde unternommen in den letzten 16 Jahren. Weder das Angenstein-Problem wurde gelöst, noch ist beim Projekt Muggenberg nicht einmal klar, ob ein generelles Projekt daraus entsteht. Dies ist Stillstand im Quadrat. Es ist beschämend, dass Bundesbern parat gewesen wäre, das Baselbiet jedoch seine Hausaufgaben, die es hätte machen müssen, nicht gemacht hat.

Es wurde gesagt, der Doppelspurausbau sei angedacht. Der Redner hat noch keine einzige Baumaschine und kein Projekt gesehen. In der Volksabstimmung betreffend das Konzept Bahn 2000 (anno 1987) war die ganze Achse Biel – Delémont – Basel als Doppelspur eingeplant. Heute wird eine beschämende Doppelspurinsel zwischen Grellingen – Aesch erstellt, was ungefähr 2 % der Streckenführung entspricht. Der Ausbau wurde anlässlich des Ausbaus Bahns 2000 versprochen. Es werden Versprechungen gemacht und nichts realisiert. Und dennoch wird behauptet, es sei aufgegleist und man müsse nichts machen. Selbst wenn die Doppelspurinsel gebaut wurde, ist noch nicht sicher, ob darauf überhaupt ein Zug fährt. Die SBB bequemt sich nicht, ein anständiges Angebot auf dieser Linie zu fahren. Man sah dies beim Umbau in Lausanne. Es muss um jeden Zug gekämpft werden, der dort fährt. Nicht im Regionalverkehr. Diesen hat der Kanton selber im Griff, dafür zahlt er. Das SBB-Denken beherrscht den Fernverkehr. Jeder Tag muss dafür gekämpft werden, dass die Verkehrslinien in unserem Kanton – egal in welchem Tal – ausgebaut werden.

Stephan Ackermann (Grüne) bedauert, Rolf Richterich bald nicht mehr zuhören zu können, da dieser bald aufhört. Die Argumentation, die Aufforderung zuzuhören, hat Lotti Stokar bereits geklärt. Der Redner hört gerne zu und will auch die Argumente aufnehmen, tendiert jedoch dazu, den Antrag der SP-Fraktion, das Postulat nicht zu überweisen, zu unterstützen. Dass der ganze öffentliche Verkehr – wie von den Grünliberalen formuliert – aufgegleist sei, wird vom Redner genauso gesehen. Im Individualverkehr hat er eine andere Meinung als viele andere. Sein autofreier Sonntag umfasst sieben Tage. Da der Schwerpunkt der Argumentation im Postulat beim Ausbau der Strassen und nicht beim Ausbau des ÖV liegt, kann er dies nicht unterstützen. Rolf Richterich hat zwar auf die Schiene hingewiesen. Von der SVP-Fraktion wurde hingegen nichts bezüglich Schiene gesagt, sondern wie toll die Strassen in der Westschweiz ausgebaut sind, welche gewaltigen Tunnel gebohrt und Millionen investiert wurden. Dies ist nicht die Zukunft des Redners, gerade auch im Hinblick auf die ganzen Klimadiskussionen. Es müssen andere Lösungen gefunden werden, die zukunftsträchtig sind. Und diese liegen nicht im Ausbau des Strassennetzes. Der Redner lässt sich gerne noch bekehren.

Oskar Kämpfer (SVP) liegt es fern, jemanden bekehren zu wollen, der gegen eine Wand schaut und damit glücklich sei. Von Seiten SVP-Fraktion und auch im Postulat war nie die Rede davon, dass es nur um den Individualverkehr gehe. Es geht auch um den öffentlichen Verkehr. Wenn in nächster Zeit die Sanierung des Grenchenbergtunnels in Angriff genommen wird, – einspurig notabene –, dann wurde die Chance verpasst, zusammen grossflächige Ideen zu entwickeln, wie man dies machen könnte. Warum wird der Tunnel einspurig geplant? Wahrscheinlich kommt in 20 – 30 Jahren der Doppelspurausbau. Der Kanton hat sehr wohl eine Verpflichtung, die Achse Basel – Biel, Richtung Mittelland, Genfersee zu entwickeln. Dazu gehört, dass der Kanton Basel-Stadt damit startet. Offenbar hat der Landrat noch nicht ganz verdaut, dass das Laufental ebenfalls zum Baselbiet gehört und auch für diese Verkehrsinfrastruktur – und die Eisenbahn – verantwortlich ist. Die Haltung, welche der Landrat bis jetzt demonstriert hat, verhindert, dass gesamtschweizerische Lösungen realisiert werden. Es wird zu einer Sanierung kommen und langfristig zu Sperren, was der Redner, welcher selber aus Grenchen kommt, bedauert. Sein Vater hat noch am Tunnelbau mitgewirkt. Es ist eine Katastrophe, dass dieser nicht doppelspurig ausgebaut wird, weil man noch nicht soweit ist. Es ist ärgerlich, wenn solche Sachen im Rahmen eines Postulats diskutiert werden müssen, das es zu prüfen und zu berichten gilt.

Marc Schinzel (FDP) sagt, jetzt – da Linard Candreia sich getraue, dieses Postulat gegen seine Fraktion zu unterstützen und Rolf Richterich und Linard Candreia sich sogar einig seien –, da könnte doch auch Lotti Stokar dabei mitmachen. Für eine Verbindung zur Romandie, welche einen Wert an sich darstellt und auch wirtschaftlich

noch nicht diese Stärke hat, sollte versucht werden, besser zusammen zu arbeiten und Synergien zu entwickeln. Persönlich ist der Redner diese Strecke mehrfach mit dem Auto gefahren. Es ist letztlich eine Sicherheitsfrage. Gerade beim Knoten Angenstein ist es bei schlechtem Wetter oder bei Dunkelheit resp. Dämmerung ziemlich unübersichtlich.

Martin Rüegg (SP) verwehrt sich gegen den scharfen Ton, der Rolf Richterich einmal mehr an den Tag legt, wenn es in der Debatte zur Sache geht und bittet ihn in Zukunft um gemässigtere Voten. Die beiden haben in den letzten 16 Jahren [in 4 Legislaturen] drei Sparprogramme miterlebt. Eines davon oder vielleicht alle drei haben zu einem Personalabbau von 10 % geführt, welcher Kollege Richterich sicherlich mitunterstützt hat. Es kann nicht alles realisiert werden, das man gerne realisieren würde. Nun hat es Projekte, welche Kollege Richterich am Herzen liegen. Der Vorwurf, der Kanton sei nicht parat, weist der Redner dezidiert zurück. Dafür gibt es Erklärungen. Dies soll Kollege Richterich zur Kenntnis nehmen. Es geht um ein Postulat «prüfen und berichten». Was soll weiterhin geprüft und berichtet werden? Es ist alles aufgegleist, sowohl im Bereich des ÖV als auch des MIV. Marc Schinzel könne die Seite ebenso wechseln, dann würde Gleichstand herrschen.

Rolf Blatter (FDP) dankt Linard Candreia dafür, gegen seine eigene Fraktion zu stimmen und das Postulat zu unterstützen. Zum Thema Muggenberg und Angenstein lässt sich eine gewisse Analogie zum Thema Bildung ziehen. Es ist eine Restanz aus dem Kantonswechsel des Laufentals. Es ist von langer Hand vorbereitet worden. Als der Kantonswechsel absehbar war, liess man dieses Projekt im Kanton Bern schleifen. Genau gleich ist es bei den Schulhäusern, die von den Gemeinden an den Kanton gingen. In der BPK werden viele Geschäfte zur Sanierung von Schulhäusern behandelt, welche die Gemeinden schlittern liessen, im Wissen darum, dass die Schulhäuser an den Kanton gehen. Dabei wird negiert, dass es nun einfach aus einem anderen Kässeli kommt. Ein anderer Vergleich betrifft die neue Verbindung A2. Vor 30 Jahren wurde darüber gestritten; es wurde viermal darüber abgestimmt und jedes Mal ja dazu gesagt. Der ehemalige Baudirektor Krähenbühl hat als erste Amtshandlung den Bagger bestellt. Wer würde nun die A2 im neuen Zustand wieder hergeben wollen? Diese Strassenverbindung ist unbestritten.

Der Redner wohnt in Aesch und führt zum Thema Sicherheit aus, dass die Situation bei der Kreuzung Angenstein – mit dem Kreuzungspunkt zwischen kommunalen einerseits und Transit-Verkehr andererseits – entschärft werden müsse. Dies ist ein Teil der Verbindung Basel – Delémont. Die Diskussion um die sieben Tage autofreier Sonntag entspricht der individuellen Ideologie von Kollege Ackermann. Diese auf alle projizieren zu wollen resp. dahingehend zu befehlen, kann es nicht sein. Vor kurzem fand eine Generalversammlung des ACS (zugegebenermassen ein Automobillobbyistenverein) statt. Da wurde aufgezeigt, dass die Anteile von MIV, Langsamverkehr und öffentlichem Verkehr an den gefahrenen Personenkilometern in den letzten 15 Jahren unverändert geblieben ist. Der Anteil MIV (Strassenkilometer) liegt bei 75 %; für die Jahre 2002 und 2017 ist dies die gleiche Zahl. Dem muss Rechnung getragen werden und die Augen nicht verschlossen werden. Hätten alle die Option, mit dem Velo nach Delémont zu fahren, würden sie es tun. Aber so ist es nicht.

Eine intelligente Lösung wäre es, die Strassenverbindung und die ÖV-Verbindung, die Verkehrsverbindung, welche die Mobilitätsbedürfnisse zwischen Basel und der Westschweiz abdecken, zu forcieren. Im Postulat geht es «nur» darum, den Regierungsrat einzuladen, zu überlegen, wie er bei der dafür zuständigen Bundesbehörde vorstellig werden kann und das Projekt auf der Prioritätenliste nach oben zu bringen. Da die Strasse nicht dem Kanton gehört, kann gar nicht mehr unternommen werden. Der Votant bittet eindringlich um Unterstützung des Postulats.

Regierungsrätin **Sabine Pegoraro** (FDP) verweist darauf, dass der Regierungsrat bereit sei, das Postulat entgegenzunehmen. Genau die nun aufgekommenen Fragen sollen geprüft und darüber

berichtet werden. Zum aktuellen Stand der angesprochenen Projekte:

Doppelspurausbau: Am Dienstag hat der Nationalrat einstimmig die CHF 13 Milliarden für den Ausbauschnitt 2035 bewilligt. Damit auch die Projektierungsmittel für das Herzstück Basel und für alle Zulaufstrecken, darunter das Laufental, den Doppelspurausbau zwischen Duggingen und Grellingen. Der Landrat hat Resolutionen verabschiedet, Petitionen verfasst etc., um dies zu unterstützen. Der Regierungsrat hat sich ebenfalls dafür eingesetzt. Nun wird es realisiert. Der zweite Teil folgt später. Mit der ersten Etappe kann jetzt (Baubeginn 2021) sichergestellt werden, dass der heutige Halbstunden-Takt beibehalten wird. Mit dem weiteren Ausbau (2. Etappe) sollte eine Erhöhung auf den Viertelstunden-Takt möglich sein.

Muggenberg: Zuerst wurde der Eggfluetunnel realisiert. Der zweite Teil (Muggenberg) wurde zurückgestellt. Zuerst sollte geprüft werden, ob es andere Alternativen gibt, um den Engpass in Angenstein zu beheben. Dies wurde gemacht. Es wurde intensiv geprüft, ob es Umfahrungsmöglichkeiten gibt, ob ein Bypass möglich ist usw. Die Abklärungen haben ergeben, dass die meisten Alternativen nicht zielführend sind, um eine gute Entlastung zu erreichen. Es wird vermutlich nichts anderes übrig bleiben, als der Bau des Muggenbergtunnels. Es ist nicht so, dass Bundesbern dazu bereit gewesen wäre, den Vorstoss im Nationalrat aufzunehmen. Im Gegenteil: Sie rieten zur Ablehnung. Die Baudirektorin stand mit dem ASTRA diesbezüglich in Kontakt. Der Teil geht im Jahre 2020 auf den Bund über. Der Bund möchte im Rahmen des nächsten Netzbeschlusses prüfen, ob und wie dies umgesetzt werden sollte. Wichtig war dem Bund, dass erste Abklärungen dazu vorgenommen wurden, ob es diesen überhaupt braucht und wie er ins Netz gebracht werden sollte. Hätte der Kanton das Projekt vorgezogen und mit dem Bau begonnen, hätte er dies selber realisieren müssen. Dies wollte man nicht. Alle diesbezüglich vorgenommenen Arbeiten werden im Rahmen der Beantwortung des Postulats aufgezeigt.

Angenstein: Die Sicherheit beim Knoten Angenstein ist wichtig. Es ist ein Unfallschwerpunkt. Darum wurde mit Hochdruck daran gearbeitet, zu prüfen, ob dieser entschärft werden kann. Es hat dort zu wenig Platz. Die Felsen müssten weggesprengt werden; dies dürfte nicht möglich sein. Es muss mit den vorhandenen Verhältnissen geschaut werden. Vermutlich wird es auf den Bau des Muggenbergtunnels hinauslaufen.

Hans-Jürgen Ringgenberg (SVP) ist mit der Antwort der Regierungsrätin nicht zufrieden, welche nur diffuse Schlüsse zuliess. Es wurde über den ÖV gesprochen. Wie weit ist der Stand der Planung des motorisierten Individualverkehrs? Wann kann mit dem nächsten Schritt gerechnet werden? Die SVP-Fraktion interessiert, wann der Bagger auffahre.

Regierungsrätin **Sabine Pegoraro** (FDP) antwortet, ihre Ausführungen zum Doppelspurausbau hätten den ÖV betroffen. Diejenigen zum Muggenbergtunnel betreffen den MIV. Die A18 geht per 1. Januar 2020 an den Bund über. Dazu gehört der Ausbau zum Muggenbergtunnel, sofern man diesen machen will. Hätte man bereits mit den Arbeiten begonnen, hätte der Kanton die Kosten der Realisierung getragen. Die Baudirektion stand mit dem Bund in Kontakt. Die Aussage war, dass er selber dieses Projekt nicht priorisiert, sondern zurückstellen würde. Das ausgearbeitete Projekt kann jedoch weitergegeben werden. Es wird dann nach den Vorschriften des Bundes neu geplant. Deshalb hätte es keinen Sinn gemacht, das Projekt nach den kantonalen Vorschriften und Prozessen umzusetzen. Der Auftrag, andere Möglichkeiten abzuklären, um die Situation zu entschärfen und eine sinnvolle Linienführung zu erstellen, wurde erledigt. Dies wird in einem nächsten Netzbeschluss in ein paar Jahren erfolgen. Der jetzige Netzbeschluss liegt vor. Ab 2020 liegt die Zuständigkeit beim Bund.

://: Mit 52:26 Stimmen bei einer Enthaltung wird das Postulat überwiesen.
