

Beschluss des Landrats vom 31.10.2024

Nr. 793

8. Petition «Nein zum Rheintunnel»

2024/382; Protokoll: ak, mko, pw

Kommissionspräsidentin **Irene Wolf-Gasser** (EVP) erklärt, die Petition sei von 3'417 Personen unterzeichnet und sowohl in Basel-Stadt wie auch in Baselland gleichzeitig im Mai 2024 eingereicht. Die Petenten fordern ein Nein zum Rheintunnel zugunsten einer lebenswerten Umwelt. Der Bau sei nicht zeitgemäss, zu teuer und würde noch mehr Verkehr anlocken. Ausserdem würde er nicht den Klimazielen entsprechen: Die Anwohner hätten dann den Baulärm, und – was ganz besonders stossend sei – es würden 150 Familiengärten verschwinden. Im August 2024 wurde der Geschäftsführer des VCS beider Basel in der Petitionskommission angehört. Daraufhin haben sich dann Urs Roth von der BUD sowie Jasmin Ganter vom Geschäftsbereich Infrastruktur zur Petition geäussert. Eintreten war unbestritten.

Schon vorgängig hatte die Kommission eine schriftliche Stellungnahme von der BUD bekommen, wonach das ASTRA, also das Bundesamt für Strassen, die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetz sicherstellen müsse, um so einen sicheren Verkehrsschluss gewährleisten zu können. Unbedingt sei zu vermeiden, dass es eine Verlagerung vom Strassenverkehr auf Kantons- oder Gemeindestrassen, also in die Quartiere hinaus, gibt. Der Regierungsrat unterstütze die Bestrebungen des ASTRA hinsichtlich einer raschen Realisierung des Rheintunnels, um insbesondere Birsfelden zu entlasten. Der Tunnel bewirke vor allem eine Verkehrsverlagerung; beim Bau wird natürlich die nationale Umweltgesetzgebung eingehalten (Stichwörter Reptilienschutz, Magerwiesen, Gebüsch, Aufwertung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen etc.). Beim Bau des Tunnels sollen CO₂-reduzierter Beton und Asphalt verwendet werden.

Die Petentinnen und Petenten weisen unter anderem aber darauf hin, dass der Bau des Tunnels eben die 150 beliebten Familiengärten in Birsfelden, Muttenz und Basel zerstören würde. Eine Arbeitsgruppe beider Kantone, zusammen mit der Christoph-Merian-Stiftung, stellt aber sicher, dass vor dem Baustart dieses Tunnels neue Flächen für Gartenanlagen für die Bevölkerung zur Verfügung stehen. Grundsätzlich sollten die einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausgespielt werden. Das Schweizer Stimmvolk kann über die von National- und Ständerat gutgeheissenen finanziellen Mittel zur Beseitigung von Engpässen auf dem Schweizer Nationalstrassennetz jetzt dann, am 24. November, abstimmen. Der Rheintunnel wird oberirdisch Platz schaffen für umweltfreundlichere Mobilitätsformen.

Die Petitionskommission hat diese Petition gewürdigt. Die Mitglieder setzten sich intensiv mit der Kritik der Petentinnen und Petenten am Projekt Rheintunnel auseinander und bemerkten positiv, dass die Kritik nicht einfach pauschal erhoben, sondern Punkt für Punkt aufgelistet worden war. So konnten die Verantwortlichen seitens der BUD ausführlich auf die einzelnen Anliegen eingehen. Als einer der Aspekte, die im Zusammenhang mit dem Tunnelbau wohl am meisten Emotionen auslöst, ist der Verlust der Familiengärten. Diesbezüglich konnten die Kommissionsmitglieder die bereits laufenden Bemühungen, der betroffenen Bevölkerung noch vor dem Baubeginn Alternativen zu bieten, wohlwollend zur Kenntnis nehmen.

Zwei Kommissionsmitglieder beantragten, die Petition als Postulat an den Regierungsrat zu überweisen, um noch vertiefter auf die Anliegen der Petentinnen und Petenten eingehen zu können, während die Mehrheit der Petitionskommission sich mit den Antworten der BUD zufrieden gab.

Fazit: Mit 5:2 Stimmen beantragt die Petitionskommission dem Landrat, von der Petition «Nein zum Rheintunnel» Kenntnis zu nehmen.

Landratspräsident **Peter Hartmann** (Grüne) informiert, dass der Grosse Rat Basel-Stadt eine gleichlautende Petition am 16. Oktober 2024 an den Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen habe.

Martin Karrer (SVP) dankt der Kommissionspräsidentin für ihre Ausführungen. Wenn er den Flyer der Petition mit ihren Argumenten liest, kann er nur den Kopf schütteln. Argumente wie «Baulärm», «störende Bauinfrastrukturen», «Erschütterung mit grossen Auswirkungen auf Häuser und Wohnungen», «Belastungen im Bereich der Baustellen» usw. – genau die gleichen Argumente kann man z.B. auch bei grösseren Bahnprojekten bringen. Falls das Herzstück in Basel einmal gebaut wird, sind die gleichen Bohrmaschinen im Untergrund am Bohren wie beim Rheintunnel: Der Lärm ist der genau gleiche. Bauinfrastrukturen, Erschütterungen wird es genau gleich geben, vielleicht sogar noch intensiver und länger. Doppelspurausbau Laufental, Ausbau Liestal, Waldenburgerbahn: Alles genau die gleichen Belastungen für die Bevölkerung und die Anwohner! All das waren einmal Zukunftsprojekte und sind nun umgesetzt worden, unterstützt vom Landrat. Aber jetzt, wo so ein Strassenprojekt vorliegt, ein Zukunftsprojekt für die Region, notabene vom Bund, will man es mit den gleichen Argumenten verhindern.

Es gibt viele positive Argumente zugunsten des Rheintunnels: Die Agglogemeinden werden vom Ausweichverkehr entlastet, der Verkehr bleibt auf der Autobahn, und das Unfallrisiko ist definitiv tiefer, wenn der Verkehr auf der Autobahn ist statt auf Gemeinde- und Kantonsstrassen. Weniger Stautunden freuen die Wirtschaft. Die öffentliche Sicherheit wird entlastet: Heute bleiben z.B. Rettungswagen, die von Baselland in die Stadt fahren müssen, im Stau stecken – das ist eine massive Belastung einerseits für die Patienten, andererseits aber auch für das Fahr- und Pflegepersonal; die Ausrückzeiten können nicht mehr garantiert werden. Für all diese Punkte bringt der Tunnel eine Verbesserung. Die SVP-Fraktion nimmt die Petition zur Kenntnis, lehnt aber die Überweisung als Postulat klar ab.

Thomas Noack (SP) erklärt, die Petition begründe sehr detailliert, weshalb sich der Kanton Basel-Stadt gegen den Rheintunnel einsetzen solle. Warum ist das wichtig? Der Rheintunnel wird langfristig in Bezug auf Kosten und Nutzen nicht den Mehrwert bringen, der den Kosten entspricht. Aus der Vergangenheit weiss man klar: Mehr Autobahn- und Strassenausbau generiert langfristig mehr Verkehr, weil die Leute das neue Angebot nutzen. Das sieht man am Beispiel der HPL zwischen Liestal und Pratteln, wo man bereits wieder im Stau steht, aber auch in Sissach oder im Laufental. Die SP-Fraktion beantragt die Umwandlung der Petition in ein Postulat, weil sie möchte, dass der Regierungsrat langfristig über Mobilitäts- und raumplanerische Massnahmen nachdenkt und diese darlegt und prüft als Alternative zum Ausbau, der langfristig das Verkehrsaufkommen nicht reduzieren wird.

Landratspräsident **Peter Hartmann** (Grüne) präzisiert, dass es sich nicht um eine Umwandlung, sondern um eine Überweisung der Petition als Postulat handeln würde.

Heinz Lurf (FDP) führt aus, dass der Bundesrat und das Bundesparlament bekanntlich dem Ausbaus Schritt 2023 zugestimmt haben, der sechs Teilprojekte verteilt über die ganze Schweiz beinhaltet. Gegen die geplante Engpassbeseitigung auf den Nationalstrassen wurde das Referendum ergriffen. Deshalb wird schon am 24. November 2024 an der Urne über das Geschäft abgestimmt. In der Region Basel hat sich Widerstand gegen das A2-Projekt formiert. Die von 3'417 Personen unterzeichnete Petition «Nein zum Rheintunnel» fordert von den beiden Basler Parlamenten, auf den geplanten Bau des Rheintunnels zu verzichten.

Die Petitionskommission hat die Bedenken der Petentinnen und Petenten im Zusammenhang mit dem Grossprojekt zur Kenntnis genommen. Das Gespräch mit dem Vertreter des Komitees «Nein zum Rheintunnel» verlief sachlich. Über Bedenken wie zum Beispiel die Erschütterung beim Bau,

die Auswirkungen auf das Grundwasser, die hohen Kosten und vor allem das Aufheben von 150 Familiengärten wurde man informiert. Die Bau- und Umweltschutzdirektion ging in ihrer umfangreichen Stellungnahme auf die Argumente der Petentinnen und Petenten ein. Es konnte aufgezeigt werden, dass die Anliegen ernstgenommen werden und an Lösungen gearbeitet wird. Die FDP-Fraktion ist der Meinung, dass der geplante Ausbauschnitt 2023 an den sechs Standorten zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrssituation auf den Nationalstrassen führt. Im Besonderen entschärft der Bau des Rheintunnels die Verkehrssituation rund um Basel substantiell. Eine Überweisung der Petition als Postulat für weitere Abklärungen macht deshalb keinen Sinn. Die FDP-Fraktion unterstützt den Bau des Rheintunnels einstimmig; ein Teil lehnt die Petition ab, ein anderer Teil wird sie zur Kenntnis nehmen.

Tobias Beck (EVP) sagt, die Grüne/EVP-Fraktion würdige die 3'417 Unterschriften der Petition «Nein zum Reintunnel». Sie versteht die separat aufgeführten Punkte, aber auch die begründeten Antworten der Regierung, und nimmt die bereits laufenden Gespräche und Bemühungen der Regierung zur Kenntnis, die zum Zweck haben, zusammen mit der betroffenen Bevölkerung noch vor Baubeginn alternative Lösungen anzubieten. Die Fraktion nimmt die Petition zur Kenntnis. Betreffend Antrag auf Überweisung als Postulat ist die Grüne/EVP-Fraktion geteilter Meinung. Eine Mehrheit folgt dem Antrag der SP und überweist die Petition als Postulat.

Dario Rigo (Die Mitte) sagt, die Mitte-Fraktion nehme die Petition zur Kenntnis, werde sie aber nicht als Postulat überweisen. Der Rheintunnel ist ein wichtiges Projekt, das den Verkehr flüssiger macht und Stau abbaut. Lebensqualität und Wirtschaft in der Region gewinnen. Gleichzeitig gibt es viele Umweltmassnahmen, welche die Umweltauswirkungen des Projekts ausgleichen. Die Fraktion sieht den Rheintunnel als Teil einer ausgewogenen Verkehrsstrategie, die den Autoverkehr und den ÖV vernünftig verbindet.

Da jetzt schon einige Argumente gegen den Rheintunnel gehört wurden, geht **Désirée Jaun** (SP) nicht noch einmal darauf ein. Sie möchte aber noch ein paar andere Aspekte einbringen. In den vergangenen Tagen und Wochen wurde häppchenweise bekannt, dass der Bund zum Autobahnausbau in mehreren Bereichen falsche Zahlen verbreitet und damit Abstimmungskampf macht. Dies wurde von Fachleuten unter anderem des ASTRA bestätigt.

Die Staustunden wurden mit veralteten Zahlen berechnet. Die Verkehrssicherheit nimmt nicht generell zu, wie behauptet wurde, und die Kosten werden schon jetzt als 18 % höher eingeschätzt als im Abstimmungsbüchlein steht. Beim Rheintunnel geht man von 38 % Mehrkosten aus. Das entspricht CHF 717 Mio., wobei Teuerung und die Mehrwertsteuer noch nicht einmal hinzugerechnet sind. Zudem wird die negative Klimawirkung völlig ausgeblendet. Der ganze Autobahnausbau steht also auf einer sehr brüchigen, teils auch falschen Basis. Für die angekündigte Entlastung braucht es dann eben noch mehr Massnahmen, und selbst diese lassen sich anzweifeln. Wie der Regierungsrat in einer Fragestunde vor zwei Monaten geschrieben hat, beträgt die Entlastung im Fall von Birsfelden als stark belastete Gemeinde je nach Strasse zwischen 3 und 38 %. Der Tatsache, dass der Verkehr bis 2040 generell zunehmen wird, wird zudem nicht genügend Rechnung getragen.

Anstatt Strassenausbau braucht es zukunftsfähige Lösungen wie einen attraktiven, günstigen ÖV oder eine sichere Veloinfrastruktur und, ganz grundsätzlich, eine kantonale Strategie dahinter. Heute Nachmittag wird im Landrat noch über die Klimastrategie diskutiert. Auch dieser widerspricht ein derart massiver Autobahnausbau komplett. Darum ist es wichtig, dass die Petition als Postulat überwiesen wird und sich der Kanton Basel-Landschaft, wie auch der Kanton Basel-Stadt, mit den Anliegen der Petition vertieft auseinandersetzt und Lösungen für das Problem der Verkehrsüberlastung findet. Unter anderem mit der von Thomas Noack vorhin erwähnten Mobilitätsstrategie.

Andreas Dürr (FDP) verdeutlicht, dass die Petition nicht aus heiterem Himmel gekommen sei. Es handelt sich um eine orchestrierte Aktion, um über die anstehende Abstimmung diskutieren zu können. Bisher hat man sich halbwegs damit zufriedengegeben, die Petitionskommission machen lassen und die Petenten angehört. Es wurde ein Bericht geschrieben, von dem man der Meinung war, er könne zur Kenntnis genommen werden. Nun aber, mit dem Antrag auf Überweisung als Postulat, hat sich das geändert und der Rheintunnel soll nun weiter bekämpft werden. Damit ist das Ziel erreicht und die Diskussion um den Rheintunnel wurde in den Landrat gebracht. Aus dem Grund geht es nicht mehr nur um Kenntnisnahme, sondern man muss ein Zeichen setzen. Die FDP-Fraktion wird die Petition ablehnen.

Andi Trüssel (SVP) schickt eine kleine Randbemerkung an das Präsidium voraus. Es wäre geweest gewesen, wenn der am Morgen abwesende Baudirektor hätte Stellung nehmen können und das Traktandum entsprechend auf den Nachmittag verschoben worden wäre.

Basel ist das Nadelöhr der Schweiz. Täglich blocken hier über 200'000 Fahrzeuge durch. Hinzu kommt eines Tages das trimodale Hafenbecken 3. Dieses wird, unabhängig davon, wo der Standort sein wird, zusätzliche Lastwagenfahrten auf eine Infrastruktur bringen, die aus den Sechzigerjahren stammt. In den letzten 50 Jahren nahm die Infrastruktur, sprich Strassen, um einen Faktor 2 zu. Die Fahrzeuge nahmen in der gleichen Zeit aber um den Faktor 7 zu. Die Gründe sind unterschiedlicher Art; einer davon ist die Zuwanderung. Die Konsequenz ist Stau. Deshalb brauchen die Schweiz und die Region den Rheintunnel.

Im Stau stehende Fahrzeuge produzieren mehr CO₂, als wenn sie fahren würden. Und Elektrofahrzeuge benötigen ebenfalls Strassen. Andi Trüssel hat bislang zumindest höchstens brennende, aber noch keine fliegenden E-Fahrzeuge gesehen. Die SVP-Fraktion wird die Petition nicht zur Kenntnis nehmen und auch das Postulat nicht überweisen.

Martin Dätwyler (FDP) möchte ein bisschen ausholen. Mobilität, da sind sich wohl alle einig, ist eine Bereicherung. Sie stellt ein Grundbedürfnis von Gesellschaft und Wirtschaft dar, ist fester Bestandteil des täglichen Lebens, sei es beim Arbeiten, bei der Bildung, der Versorgung oder in der Freizeit. Keiner möchte auf die Mobilität verzichten, denn ihr Nutzen ist nun mal immens. Entstehen auf diesen Infrastrukturen, welche die Mobilität ermöglichen sollen, Engpässe, sind alle gefrustet. Insbesondere aber ist die Folge davon ein grosser volkswirtschaftlicher Schaden. Die Schweiz ist privilegiert, denn die Mütter und Väter haben dafür gesorgt, dass es auf der Strasse wie auf der Schiene ein gutes Angebot gibt. Die Bedürfnisse an Mobilität haben in den letzten Jahren zugenommen – und sie werden auch in den nächsten Jahren zunehmen. In den nächsten 20 Jahren werden in der Region 140'000 zusätzliche Einwohnerinnen und Einwohner prognostiziert. Es ist deshalb unsere Verantwortung, die Mobilitätsbedürfnisse dieser Menschen zu befriedigen und die Verkehrsinfrastrukturen rechtzeitig bereitzustellen.

Die Schweiz ist privilegiert; sie ist ein sehr innovatives Land und der technologische Fortschritt führt dazu, dass die Emissionen immer wieder gesenkt werden können. Deshalb steht die FDP auch hinter dem Netto-Null-Ziel 2050. Infrastrukturen braucht es aber trotzdem. Auf der Schiene wird die S-Bahn ausgebaut, im Dreiland gibt es Tramnetz-Erweiterungen, und auf der Strasse geht es um die Engpassbeseitigung auf den nationalen wie auf den Kantonsstrassen. Am 24. November wird über die Finanzierung dieser Engpassbeseitigung abgestimmt. Ein Schlüsselprojekt für die Region ist dabei der Rheintunnel. Endlich, endlich gibt es auch hier ein ausgereiftes und funktional abgestimmtes Projekt für die ganze Region

Der Rheintunnel ist übrigens die Antwort des Bundes auf ein früheres Vorhaben, als es um eine oberirdische Erweiterung der Osttangente ging, was aber von der Basler Regierung aufgrund einer Petition abgelehnt wurde. Daraufhin wurde dem Bund in Auftrag gegeben, eine unterirdische Variante zu bringen – und diesem Auftrag ist der Bund mit dem Rheintunnel nun nachgekommen. Wer

sich dagegen stemmt ist politisch nicht ganz konsequent und fachlich ist es sowieso falsch. Denn der Rheintunnel bringt viele Vorteile: Entflechtung des Transit- und Lokalverkehrs, Entlastung der Quartiere, Reduktion von Emissionen, Staukostenreduktion, Sicherheitserhöhungen und so weiter und so fort. Alle Argumente lassen sich auf www.prorheintunnel.ch nachlesen. Wer sich jetzt gegen den Ausbau stellt, hat vielleicht seine Gründe. Sie sind aber sicherlich nicht volkswirtschaftlicher, nicht gesellschaftlicher und nicht ökologischer Natur. Sie zeugen höchstens von einer einseitig ablehnenden Haltung gegenüber der Strasse – oder auch gegenüber dem Benzinauto. Der Redner war der Meinung, man hätte den Grabenkrieg zwischen den Verkehrssystemen – Strasse und Schiene – überwunden. Doch nun wurde einseitig das Referendum gegen Strassenprojekte ergriffen. Einer solch einseitigen Haltung darf man nicht Hand bieten, denn sie schadet der Mobilität, der Gesellschaft und der Wirtschaft.

Deshalb ist Martin Dätwyler entschlossen, am 24. November Ja zu stimmen und die Petition entschlossen abzulehnen.

In der Tat werde, so **Karl-Heinz Zeller** (Grüne), die Abstimmung in ein paar Wochen zeigen, ob die Autobahnen in der Schweiz ausgebaut werden und der Rheintunnel kommt. Die grünen Landräte sind gegen den Ausbau des Nationalstrassennetzes und auch gegen den Rheintunnel. Es gibt diverse Gutachten, die zeigen, dass ein Ausbau der Strassen oder ein Tunnel vielleicht kurzfristig eine Lösung bringen, aber das Problem nicht wirklich lösen. Vielleicht kennt man das Bild von der Strasse vor dem Ausbau, auf der die Autos zweispurig im Stau stecken; und daneben ein Bild von derselben Strasse nach dem Ausbau – und die Autos stehen dreispurig im Stau.

Wenn sich das Mobilitätsverhalten in der Schweiz nicht ändert, werden in Zukunft noch viele Strassen gebaut und Milliarden ausgegeben werden müssen. Mit diesem Geld liessen sich Steuern oder Abgaben sparen oder noch sinnvollere Sachen machen. Was es aber wirklich braucht, sind neue Mobilitätsansätze, wie das schon von Kollege Noack erwähnt worden ist. Es braucht ein neues Mobilitätsverhalten. Dabei braucht es nicht einmal einen Mobilitätsverzicht, aber es müssen neue Wege gefunden werden, wie die Mobilität verbessert werden kann. Neue Ansätze wie die 15-Minuten-Stadt wären fachlich richtig und politisch konsequent. Die andere Haltung ist fachlich falsch und politisch inkonsequent. Deshalb bittet Karl-Heinz Zeller um Unterstützung des Postulats.

Pascale Meschberger (SP) möchte nebst all den gehörten Argumenten noch eine weitere Frage in den Raum stellen: Ist es überhaupt der richtige Ort, um den Rheintunnel zu bauen? Vor der Stadt und vor Birsfelden? Dort ist der Stau ja schon. Wenn überhaupt, wird vielleicht Basel-Stadt vorübergehend ein bisschen entlastet. Basel-Landschaft aber wird nicht entlastet. Die Rednerin glaubt, dass es bessere Lösungen gäbe.

Marco Agostini (Grüne) hat vorhin von Martin Dätwyler gehört, seine Seite habe keine Argumente. Die muss man auch gar nicht haben, denn das ASTRA bringt die Argumente selbst. Drei Beispiele: Angenstein, Zwingen, Laufen. Dort gibt es zwar einen Riesenstau, jeden Tag, aber das ASTRA urteilt: nicht dringend, sondern frühestens in 30 bis 35 Jahren. Erste Priorität haben Velo, ÖV und Langsamverkehr. Alle anderen Lösungen sind erstens sehr teuer und es werden damit vielleicht drei Staupositionen behoben, hingegen wieder andere Engpässe generiert. Beim Rheintunnel verhält es sich genau gleich. Es gibt dort vielleicht einen flüssigeren Durchgang, aber dafür gibt es in Pratteln, wo sich der Verkehr täglich ebenfalls in Richtung Zürich oder Bern staut, gar keine Lösung. Der Rheintunnel behebt also ein Problem, generiert aber anderswo ein anderes. Das ASTRA hat seine Sache gut gemacht. Es sagt, dass die Behebung von Engpässen in Zukunft keine Staus verhindern wird. Das sind Fakten.

Vorhin wurde gesagt, dass es für Einsatzkräfte keine neuen Spuren brauche, sondern dass die Strassenbenutzerinnen und -benutzer für die Bildung entsprechender Gassen verantwortlich sind.

Thomas Noack (SP) möchte auf Martin Dätwyler replizieren. Die wichtige Frage sei jene des Gewinns von Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung. Der Rheintunnel macht ein Versprechen, das er vermutlich nicht einlösen kann, weil die Begleitmassnahmen eben nicht verbindlich sind. Heute weiss man nicht, was mit der Osttangente passiert. Man weiss auch nicht, wie sich die Lebensqualität in Birsfelden wirklich verbessern lässt und der Ausweichverkehr aus den Quartieren verschwindet. Dazu gibt es zu wenig konkrete und verbindliche Vorschläge. Aus Sicht von Thomas Noack ist das der grosse Fehler. Der Rheintunnel mag den Stau vielleicht dereinst begrenzen oder eliminieren, aber der Verkehr in den Quartieren bleibt bestehen und wird sogar noch zunehmen, weil die Attraktivität zunehmen wird, wenn anderswo der Stau weg ist.

Simon Oberbeck (Die Mitte) hat gerade ein Déjà-vu. Die Situation sei ähnlich wie damals vor der Abstimmung über das Läufelfingerli. Auch beim aktuellen Thema läuft es wieder auf eine Stammesdiskussion auf Kosten der Steuerzahler hinaus, wo man doch schon im ganzen Kanton und der ganzen Schweiz darüber diskutiert. Simon Oberbeck stellt keinen Antrag auf Schliessung der Rednerliste, sondern appelliert daran, die Diskussion bald zu beenden und zum nächsten Themen zu gehen.

Florian Spiegel (SVP) wird dem Vorschlag seines Vorredners folgen und bringt nur ein ganz einfaches und praktisches Beispiel über den ausbleibenden Nutzen eines nicht realisierten Rheintunnels – nebst all den heute gehörten, weniger griffigen Beispielen. Wer früher die Situation auf dem Volaplatz und beim St. Johann-Bahnhof in Basel erlebt hat – wie Florian Spiegel, der dort über Jahre Handball gespielt hat –, der kann nicht ernsthaft behaupten, dass dort die Nordtangente keine Verbesserung für die Wohnqualität und das gesamte Quartier gebracht hat. Wer das Gegenteil davon behauptet, möchte wohl einfach etwas erzählen, um seinem politischen Willen Ausdruck zu geben, jenseits jeglicher realer Tatsachen.

Martin Dätwyler (FDP) nimmt Bezug auf die Ausführungen von Marco Agostini, wonach das ASTRA kommuniziert habe, dass der Ausbau nichts nütze. Man lese doch bitte die Berichte und lese auf der Homepage die super Grundlagen des ASTRA. All die Fragen zum Rheintunnel-Projekt werden dort super seriös behandelt. Auch zur Verlagerung des Verkehrs und zum Ausweichverkehr ist alles im Detail nachzulesen. Man kann dazu viele Meinungen haben, aber die Fakten hat das ASTRA sehr sauber aufbereitet.

Es stimmt einfach nicht, wenn Marco Agostini behauptet, das ASTRA habe im Rahmen der N18-Korridorstudie gesagt, es brauche keine Massnahmen bis 2030. Solche Worte fielen vielleicht im Workshop, aber Martin Dätwyler weiss, was das ASTRA auf dem Korridor beantragen möchte: viele Velomassnahmen (was gut und unterstützenswert ist), aber auch Engpassbeseitigungen in Angenstein, wo es täglich Stau gibt und es schon viele schwere Unfälle gab. Es ist nicht seriös, zu behaupten, das ASTRA habe dies nicht erkannt und empfehle dort keine Massnahmen.

Rolf Blatter (FDP) möchte auf einige Aussagen replizieren. Gestern hat Rolf Blatter den Chef des ASTRA getroffen, der ankündigte, dass es gute Lösungen für die N18 geben werde, dessen Komitee Rolf Blatter angehört. Dass dort, wie Marco Agostini meinte, nichts passieren werde, ist schlicht nicht wahr.

Karl-Heinz Zeller wollte belehren, wie man sich im Verkehr verhalten solle. Als Liberaler findet Rolf Blatter das falsch. Jeder Bürger soll frei entscheiden können dürfen, wie er sich von A nach B bewegt. Der Staat sollte dabei nicht dreinreden. Die Gesellschaft muss Rahmen und Infrastruktur bereitstellen, die das ermöglichen – und nicht umgekehrt. Beispiele in Basel, Zürich und insbesondere Deutschland zeigen, dass die grüne Politik nicht funktioniert. Pascale Meschberger sagte, sie «glaube», dass es bessere Möglichkeiten gebe. Glauben heisst in der Regel «nicht wissen». Weshalb spricht sie diese Lösungen denn nicht aus, wenn sie schon besser sind?

In den 1990er Jahren hielt sich Rolf Blatter ein paar Jahre in den USA auf. An der Ostküste gibt es Abschnitte mit zehn Strassenspuren in jede Richtung. Der Verkehr dort fliesst und der Verkehrsfluss verhält sich notabene sehr proportional zum Angebot. Der Verkehr fliesst auf drei Spuren nun mal besser als auf zwei Spuren. Das kann man gut finden oder nicht, aber man kann es nicht in Abrede stellen. Vor diesem Hintergrund lehnt seine Fraktion die Petition ab.

Nadim Ismail (SP) möchte Florian Spiegel entgegen, dass die Nordtangente tatsächlich eine grosse Entlastung für den Verkehr darstelle. Es war jedoch zwischen dem Kreisel Euroairport und dem Voltaplatz, wo Nadim Ismail in den letzten zwölf Monaten zweimal einen U-Turn im stehenden Kolonnenverkehr machen musste, weil es unmöglich war, in einer vernünftigen Zeit über den Voltaplatz zu gelangen. Es wäre interessant zu erfahren, wo dort die von Florian Spiegel gefeierte Entlastung war. Die Strasse ist oben immer noch überlastet, während untendurch zusätzlicher Verkehr fliesst. Was wiederum bedeutet, dass die Entlastungsversprechungen vom ASTRA vielleicht doch etwas weit hergeholt sind.

Andreas Dürr (FDP) hat nun einiges gehört, das ihn ein bisschen geärgert habe. Es gilt doch, den Verkehr als Gesamtsystem zu sehen. Das wird offenbar auch getan. Beim Bund wurde viel Geld – einige Milliarden – für den Ausbau der Radwege, den Langsamverkehr, bewilligt. Für den Eisenbahnverkehr wurden CHF 25 Mrd. gesprochen. Wenn es aber um das Gesamtkonzept geht, darf man die Strasse, die 75 % des Verkehrsvolumens trägt, nicht weglassen. Nun möchte man als dritten Teil eine Engpassbeseitigung der Strasse erreichen. Das ist nichts als fair, nachdem so viel für den Langsamverkehr und die Bahn ausgegeben wurde. Es wird gesagt, man könne das Geld für etwas Gescheiteres verwenden. Und hier kommt ein interessanter Punkt ins Spiel: Das Geld ist nämlich schon da. Die Autofahrer haben es schon bezahlt, und nachdem es bezahlt wurde, möchten sie auch gerne die Leistung haben. Das Geld ist zweckgebunden und kann nicht für andere lustige Ideen ausgegeben werden. Es ist nicht weniger als ein Akt der Fairness, dass auch die anderen 75 % ihren Anteil bekommen.

Immer wieder dasselbe Mantra: Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten. Es ist aber kein Strassenausbau, sondern eine Engpassbeseitigung. Immer wieder hört man, dass das nicht gehe. Erstens: Wenn Ismail vor dem Voltaplatz im Stau steht, dann deshalb, weil der Abfluss auf der überlasteten Tangente durch die Stadt nicht funktioniert. Genau diese würde entlastet werden, damit auch dort der Verkehr wieder fliesst. Die Nordtangente ist ein wunderbares Beispiel für Engpassbeseitigung. Es gibt aber auch andere gute Beispiele. Man nehme den 2004 eröffneten Baregg Tunnel. Er funktioniert immer noch. Andreas Dürr wüsste nicht, wo man heute wäre, wenn der Baregg nicht saniert worden wäre. Auch der Tunnel beim Walensee – eine tippotoppe Engpassbeseitigung. Beim Gubristtunnel läuft es heute auf drei Spuren viel besser als früher. Andreas Dürr weiss schon, weshalb die Linke gegen die Engpassbeseitigung ist: sie möchte ihn gar nicht beseitigen. Stau bis in die Garage, das ist ihr Ziel. Er aber steigt auch dann noch ins Auto, wenn er gar nicht zur Garage rauskommt! *[Heiterkeit]*

Tim Hagmann (GLP) sagt, man könne die Probleme nicht mit jener Denkweise lösen, welche die Probleme geschaffen habe. Will man abnehmen, bringt es nichts, einfach den Gürtel lockerer zu machen.

Zu Rolf Blatter und zu Andreas Dürr: In Los Angeles in den USA gibt es wunderbare 14-spurige Autobahnen vom Flughafen in die Stadt hinein und es staut. In Paris gibt es öffentliche Verkehrsmittel, um in die Stadt zu gelangen, und dies ohne Stau. Die Verkehrsmittel sind eben nicht gleichwertig. Ein Auto braucht auf der Strasse 30 bis 40 m² Platz pro Person. In einem Zug benötigt eine Person nur 0,5 m². Die Kapazität ist nun mal eine andere. Es kann nicht weiterhin gedacht werden: «Ah, es gibt Stau, es braucht zwei Spuren, ah, es gibt immer noch Stau, es braucht drei

Spuren». Am Ende werden es 14 Spuren sein, aber das Problem ist damit nicht gelöst. Es muss anders über die Problematik nachgedacht werden.

Silvia Lerch-Schneider (FDP) muss sich trotzdem äussern, da mehrere Punkte erwähnt worden seien, die sie persönlich betreffen. Die Rednerin wohnt in Pratteln. Mit dem Ausbau nach Liestal ist die Situation massiv besser geworden. Früher stand man wesentlich länger im Stau. Es gibt zwar manchmal immer noch Stau – das ist nicht zu vermeiden –, aber eine Verbesserung gibt es definitiv. In Pratteln gibt es auch nicht das Problem des Mehrverkehrs, sondern des Ausweichverkehrs. Würde der Verkehr auf der Autobahn fliessen, dann würde es auch in Pratteln nicht so aussehen. Noch ein anderer Aspekt: Silvia Lerch-Schneider arbeitet auf dem Bau. Sie ist Handwerkerin und auf das Auto angewiesen, da sie mit besten Willen nicht mit dem Leiterwagen auf die Baustelle fahren kann. Die Kundschaft würde wohl nicht erfreut reagieren, wenn auf der Rechnung eine Stunde Anfahrtszeit verrechnet würde. Diese Zeit fehlt am Ende. Niemand bezahlt dafür. Wird in Zukunft die Situation nicht verbessert, muss aber letztlich mit solchen Konsequenzen gerechnet werden. Muss wegen des Fachkräftemangels schon Monate lang auf einen Handwerker gewartet werden, nimmt die Kundschaft dies dann vielleicht einfach in Kauf. Es liegt auch auf der Hand, dass Leute auf dem Heimweg einkaufen gehen müssen. Silvia Lerch-Schneider ist Mutter und muss nach der Arbeit nach Hause, um zu kochen. Kommen die Lebensmittel nicht rechtzeitig in den Geschäften an, weil der Lastwagen stundenlang im Stau steht, kommen schliesslich die Reklamationen von allen Seiten – unabhängig von der politischen Einstellung. Heute steht einem sehr viel zur Verfügung und es ist an der Zeit, dass für die motorisierten Verkehrsteilnehmenden bessere Bedingungen geschaffen werden. Das Geld ist vorhanden. Es ist einfach logisch und zwingend nötig, dass dieser Ausbau jetzt endlich kommt.

Jan Kirchmayr (SP) möchte etwas vorausschicken: Sein Parteikollege heisst Nadim Ismail. Nadim ist der Vor- und Ismail der Nachname. Es hat auch mit Respekt zu tun, dies künftig richtig zu sagen. Andi Dürr hat die Inhalte des Pfeffinger Forums wunderbar heruntergebetet, so wie sie Bundesrat Alber Rösti am Montag verkündet hatte. Jan Kirchmayr möchte darauf hinweisen, dass es immer noch den Nationalstrassen- und Agglomerations-Fonds (NAF) gibt. Dieser wird durch die Benzinsteuern und die Autobahnvignette gespiesen und 90 % der Gelder werden in die Strassen investiert – nicht in Schienen und Velos. Dies sollte berücksichtigt werden. Ein anderes Beispiel: Der Baregg Tunnel wurde ausgebaut. Nach dem Ausbau hat es zwar dort nicht mehr gestaut, dafür aber dann beim Gubristtunnel. Dann wurde beim Gubristtunnel eine weitere Röhre aufgemacht und als nächstes wird darüber diskutiert, beim Baregg Tunnel noch eine vierte Röhre aufzumachen. Am Ende kommt die USA, wo es keine drei- oder vierspurigen, sondern zehnspurigen Autobahnen pro Richtung gibt. Gewisse träumen wohl davon, aber Jan Kirchmayr möchte das nicht in der Schweiz haben – und seine Seite des Saals wohl auch nicht. Deshalb ist er gegen den Rheintunnel und den Autobahnausbau. Denn es wird immer mehr Ausweichverkehr geben, auch auf den Strassen und in den Quartieren der Gemeinden, und das braucht es nicht.

Marc Schinzel (FDP) widerspricht Jan Kirchmayr, dass es vor dem Baregg Tunnel Stau gebe. Vor ein paar Tagen ist er dort locker durchgefahren, während es früher immer hiess «Stau, Stau, Stau». Es gibt Beispiele für die Engpassbeseitigung. Dies können im Auto eins zu eins erlebt und durchfahren werden. Früher stand und heute fährt man. Die Realität muss zur Kenntnis genommen werden.

Zu Tim Hagmann: Die GLP Baselland ist für den Rheintunnel. So ist zu lesen, dass die GLP Baselland für den Autobahn-Ausbau sei, weil der Rheintunnel Teil davon ist. Zudem hat die GLP Basel-Stadt nun ebenfalls die Ja-Parole beschlossen. Marc Schinzel fragt sich, ob Tim Hagmann womöglich ein falsches Votum gehalten hat.

Tim Hagmann (GLP) macht eine kleine Replik: Im Gegensatz zum Monolith FDP ist es halt so, dass in der GLP eine Diversität an Meinungen herrscht. Entsprechend schreibt und hält er seine Voten selber – und denkt auch selber.

Florian Spiegel (SVP) stellt fest, dass Simon Oberbeck Recht gehabt habe: Der Landrat ist bei einer der schlechtesten Stammtischdiskussionen angekommen.

– *Eventualabstimmung*

Landratspräsident **Peter Hartmann** (Grüne) fasst zusammen, dass nebst dem Kommissionsantrag zwei Anträge vorliegen. Die SP-Fraktion beantragt die Überweisung der Petition als Postulat und Andreas Dürr beantragt, die Petition abzulehnen. Zuerst wird ausgemehrt, welcher Antrag dem Kommissionsantrag auf Kenntnisnahme gegenübergestellt werden soll.

://: Der Antrag auf Ablehnung der Petition obsiegt mit 45:35 gegenüber dem Antrag auf Überweisung als Postulat.

Landratspräsident **Peter Hartmann** (Grüne) bringt abschliessend den Antrag der Kommission auf Kenntnisnahme zur Abstimmung; wer diesen ablehnt, stimmt somit für Ablehnung der Petition.

– *Beschlussfassung*

://: Die Petition «Nein zum Rheintunnel» wird mit 46:36 Stimmen zur Kenntnis genommen.
