

Beschluss des Landrats vom 13.06.2019

- 16. Rheinfelderstrasse im Hardwald: Sicher im Havariefall?**
2019/152; Protokoll: bw, ps
- 15. Keine vierspurige Schnellstrasse – Für den Schutz des Hardwaldes!**
2019/71; Protokoll: bw, ps
- 16. Rheinfelderstrasse im Hardwald: Sicher im Havariefall?**
2019/152; Protokoll: bw, ps

Landratspräsident **Hannes Schweizer** (SP) informiert, dass die Geschäftsleitung des Landrats beschlossen habe, die Traktanden 14 (Petition «Keine vierspurige Schnellstrasse – Für den Schutz des Hardwaldes!»), 15 (Motion «Keine vierspurige Schnellstrasse – Für den Schutz des Hardwaldes!») und 16 (Interpellation «Rheinfelderstrasse im Hardwald: Sicher im Havariefall?») gemeinsam zu beraten.

Zum Ablauf: Zuerst hat der Sprecher der Petitionskommission das Wort, dann die Sprecherin der Kommissionsminderheit, daraufhin folgt die Debatte zu allen drei Geschäften. Am Ende wird separat über die Petition (Tr. 14) und die Motion (Tr. 15) abgestimmt. Der Regierungsrat ist bereit, die Motion (Tr 15) als Postulat entgegenzunehmen. Eine schriftliche Begründung liegt vor.

Kommissionspräsident **Georges Thüring** (SVP) führt aus, dass die vorliegende Petition von der SP Baselland und dem VCS beider Basel lanciert worden sei. 891 Personen haben die Petition unterzeichnet.

Laut der Petition war an einer Informationsveranstaltung der Kantonsregierungen Basel-Landschaft und Basel-Stadt zu vernehmen, dass der Kanton Basel-Landschaft einen Ausbau der Rheinfelderstrasse im Hardwald auf vier Spuren plane. Beim Hardwald handle es sich jedoch um ein wichtiges Naherholungsgebiet und Lebensraum für teilweise seltene Pflanzen und Tierarten. Ein Ausbau der A2 und parallel dazu der Rheinfelderstrasse führe zu einem immer grösseren Verkehrsaufkommen und würde den Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Birsfelden zuwiderlaufen. Die Herausforderung durch den Verkehr solle man mit innovativen Ansätzen und nicht mit dem Ausbau der Strassenkapazität angehen. Deshalb werden Landrat und Regierungsrat gebeten, auf den Vierspurausbau im Hardwald zu verzichten und Massnahmen für den Schutz des Hardwalds zu ergreifen.

Die PET befasste sich an drei Sitzungen mit dieser Petition. Petentinnen, Petenten und zwei Vertreter der BUD wurden angehört und zu einem zusätzlichen Austausch eingeladen. Dies bot den Petentinnen und Petenten die Gelegenheit, Fragen zu stellen und sie sich direkt von Fachleuten beantworten zu lassen. Zudem äusserte sich die BUD schriftlich zur Petition.

Es liegen auch noch zwei Vorstösse vor. Der Regierungsrat erklärt sich bereit, die Motion von Désirée Jaun als Postulat entgegenzunehmen.

Die BUD sagt, die Strasse durch den Hardwald sei in einem sehr schlechten Zustand. Es fehle Infrastruktur zum Schutz des Grundwassers. Deshalb sollen die Strasse saniert und der Grundwasserschutz auf den notwendigen Stand der aktuellen Technik gebracht werden. Die Kapazität der Strasse soll nicht geändert werden. Das wäre nicht sinnvoll, da die beiden Anschlussknoten in Pratteln und Muttenz nicht ausgebaut werden. Die Petentinnen und Petenten haben nichts gegen eine Sanierung oder einen besseren Grundwasserschutz einzuwenden. Auf keinen Fall möchten sie jedoch einen Ausbau, um die damit verbundene Kapazitätserhöhung zu verhindern. Zusätzlich müssen ihrer Ansicht nach Massnahmen ergriffen werden, um den wertvollen Hardwald zu schützen. Auf keinen Fall dürfe die Strasse zur Umfahrung der A2 benutzt werden. Im Übrigen stehe der VCS dem geplanten Ausbauprojekt der A2 kritisch gegenüber. Die Vertreter der BUD konnten

nicht nachvollziehen, weshalb ein noch nicht komplett ausgegorenes Sanierungsprojekt bereits derartigen Widerstand hervorruft. Letztlich gehe es einfach darum, den heute schlechten Zustand der Rheinstrasse in Bezug auf den Grundwasserschutz zu beheben. Zudem soll ein durchgehender Strassenquerschnitt mit einer Fahrspur pro Fahrtrichtung eingerichtet werden. Der Strassenquerschnitt werde nicht verbreitert und eine vierspurige Schnellstrasse, wie im Titel der Petition erwähnt, habe man nie geplant.

Bei einem gemeinsamen Gespräch der PET mit Petentinnen und Petenten sowie Vertretern der BUD betonte die BUD erneut: Die Rheinfelderstrasse werde saniert, weil der Grundwasserschutz und die Veloinfrastruktur ungenügend seien. Das Vorhaben solle voraussichtlich in den Jahren 2023 und 2024 realisiert werden. Im Normalzustand werde die Strasse je eine Fahrspur für den Individualverkehr und eine separate Busspur in Richtung Birsfelden aufweisen. Dies ist bereits heute der Fall. Einzig müsse man sich überlegen, ob man während der Bauzeit auf der A2 vorübergehend reduzierte Spuren anbieten sollte. Dies aber wirklich nur temporär. Auf diesen Spuren würde eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit gelten. Trotz allen Beteuerungen, man werde und könne auf der Strasse nie festinstallierte Spuren haben, befürchteten die Petentinnen und Petenten genau das. Wie in anderen Fällen erlebt, wäre es ja möglich, dass die vier provisorischen Spuren nicht mehr zurückgebaut würden. Allenfalls würden dann einfach die beiden Anschlussknoten in Muttenz und Pratteln ausgebaut. Die Aussagen der BUD seien einfach zu unverbindlich. Auch sei fraglich, ob wirklich der Kanton während der Bauphase auf der A2 eine Ausweichroute zur Verfügung stellen müsse. Das sei doch eigentlich die Aufgabe des Bundes. Die Vertreter der BUD wendeten ein, es sei unsolidarisch, dem Bund nicht Hand zu sinnvollen Lösungen während der Bauphase zu bieten.

Nach all den Gesprächen war es für die Mitglieder der Petitionskommission klar, dass die BUD keinen Ausbau der Rheinfelderstrasse auf vier Spuren plant. Im Rahmen der Sanierung wird die heutige Strassenbreite beibehalten. Diesbezüglich hielten mehrere Kommissionsmitglieder fest, dass der Petitionstitel eigentlich falsch sei. Niemand plant eine vierspurige Schnellstrasse durch den Hardwald. Andere Kommissionsmitglieder konnten die Bedenken der Petentinnen und Petenten nachvollziehen. Es existiere tatsächlich keine Garantie, dass ein allfälliger Vierspurbetrieb wieder rückgängig gemacht würde. Auch sollte das ASTRA seine Probleme im Zusammenhang mit der Bauphase auf der A2 selbst lösen.

Einige Kommissionsmitglieder beantragten, die vorliegende Petition dem Regierungsrat als Postulat zu überweisen. Es kam daraufhin zu einer Gegenüberstellung von zwei möglichen Anträgen der PET an den Landrat: Kenntnisnahme der Petition oder Überweisung als Postulat. Durch einen Stichentscheid des Kommissionspräsidenten beschloss die PET, dem Landrat Kenntnisnahme der Petition 2019/121 zu beantragen.

Landratspräsident **Hannes Schweizer** (SP) verweist auf § 29 der Geschäftsordnung. Eine Kommissionsminderheit habe die Möglichkeit, sich durch eine Berichterstatterin im Landrat vertreten zu lassen. Diese Möglichkeit wird selten genutzt – heute ist dies jedoch der Fall. Nun hat die Kommissionsminderheit das Wort.

Priska Jaberg (EVP) spricht im Namen der Kommissionsminderheit. Der Ausbau der Strasse auf vier Spuren bedeutet einen unerwünschten Kapazitätsausbau, auch wenn auf diesen vier Spuren lediglich mit 60 km/h gefahren werden darf. Die Bauzeit der A2 nimmt fast zehn Jahre in Anspruch. Das ist extrem lange. Danach sind andere Personen an der Macht und das Versprechen, die Strasse wieder auf zwei, respektive allenfalls drei Spuren zurückzubauen, kann sich somit durchaus als leeres Versprechen erweisen. Das kennt man von der Rheinstrasse. Vor der Abstimmung hiess es, dass die Rheinstrasse zurückgebaut würde. Bis heute ist dies nicht erfolgt. Solche leeren Versprechungen sind nicht förderlich für das Vertrauen, sondern fördern Misstrauen. Statt einem Rückbau, könnte man dann schnell entscheiden, das Provisorium auf vier Spuren zu verbreitern

und damit vier reguläre Spuren zu realisieren, was baulich mit einem geringen Aufwand verbunden wäre. Um die Glaubwürdigkeit der BUD und des Regierungsrats in Sachen Strassenbau wiederherzustellen, ist also zuerst die Rheinstrasse zurückzubauen. Vorher wird nicht Hand zu weiteren Kapazitätserhöhungen geboten. Selbstverständlich hat auch die Kommissionsminderheit weder ein Problem mit einer Sanierung der vorhandenen Spuren, sofern dies wirklich notwendig ist, noch mit Massnahmen, die dem Trinkwasserschutz dienen. Nicht akzeptierbar ist aber, wenn unter dem Deckmantel des Trinkwasserschutzes die Rheinfelderstrasse Schritt für Schritt auf vier Spuren ausgebaut wird. Die Minderheit der Petitionskommission lehnt den Ausbau deshalb ab und beantragt dem Landrat, die Petition als Postulat zu überweisen.

Landratsvizepräsident **Peter Riebli** (SVP) weist darauf hin, dass in der folgenden Debatte zu Traktanden 14, 15 und 16 jede Person nur zweimal das Wort erhält.

Hansruedi Schafroth (SVP) erklärt, dass das Thema der drei Traktanden dasselbe sei, nämlich die Sanierung der Rheinfelderstrasse durch den Hardwald. Es handelt sich um das Stück zwischen dem Auhafenkreisel und dem Birsfelder Doppelkreisel.

Nach der Anhörung der Petenten wurde die PET durch die Referenten der BUD informiert. Diese konnten rasch aufzeigen, dass die beiden Seiten nicht von derselben Sache sprechen. So mussten Petenten wie auch Vertreter der BUD zu einer weiteren gemeinsamen Sitzung mit der PET eingeladen werden. Leider befanden es die Petenten nicht für nötig, vorgängig mit den Verantwortlichen der BUD abzuklären, wie weit ihre Petitionsanliegen überhaupt zutreffen. So hätten viele Missverständnisse vermieden werden können. Die Titel der eingereichten Vorstösse ist klar falsch und auch für die Bürgerinnen und Bürger irreführend. Vonseiten der BUD war zu keiner Zeit eine vierspurige Schnellstrasse geplant. Der Strassenperimeter durch den Hardwald bleibt wie er heute ist. Für die Sanierung wird also auch kein Wald gerodet. Es war nie von einer Kapazitätserweiterung die Rede. Die beiden Kreisel Auhafen und der Birsfelder Doppelkreisel geben die Durchlaufkapazität klar vor und können nicht erweitert werden.

Was aber dringend zum Schutz des Hardwalds nötig ist, ist ein Grundwasserschutz. Es ist allseits bekannt, dass die Hardwasser AG im Hardwald Rheinwasser für einen sehr grossen Anteil der Bevölkerung zu hochwertigem Trinkwasser aufbereitet. Falls es heute also zu einer Havarie auf der Rheinfelderstrasse kommen sollte, könnten allfällige Flüssigkeiten unkontrolliert im Hardwald versickern. Neben der Sanierung der Fahrbahn braucht es also zwingend einen neuzeitlich funktionierenden Grundwasserschutz. Ein weiteres Problem ist der Busbetrieb, der bei Verkehrsüberlastungen den Fahrplan nicht einhalten kann, weil er im Stau steckenbleibt. Zudem ist geplant, die Velospur für den Gegenverkehr zu verbreitern, was der Sicherheit aller dient und notwendig ist. Die SVP-Fraktion wird die Petition zur Kenntnis nehmen. Die Motion wird nicht unterstützt, auch nicht als Postulat, weil sich der Regierungsrat nicht wirklich ein Postulat wünscht. Die Sachlage wurde bereits geprüft und es wurde dazu berichtet. Zudem wird für die Sanierung sowieso eine eigene Vorlage erstellt, zu welcher der Landrat Stellung nehmen kann.

Désirée Jaun (SP) führt aus, dass im November 2018 am Rande einer Informationsveranstaltung der Regierungsräte Basel-Stadt und Basel-Landschaft und dem ASTRA Pläne zum Ausbau der Rheinfelderstrasse durch den Hardwald bekannt geworden seien.

Um in einem möglichst frühen Projektstadium alles einbringen zu können, lancierten die SP Birsfelden und die SP Muttenz mit Unterstützung des VCS beider Basel eine Petition zum Schutz des Hardwalds. Der Bevölkerung soll dadurch eine Stimme gegeben werden. Die Petition wurde von fast 900 Personen unterzeichnet und im Januar 2019 der Landeskantlei übergeben.

Der Hardwald ist ein schützenswertes Naherholungsgebiet mit hohem ökologischem Wert. Er ist ein wichtiger Lebensraum für die einheimische Flora und Fauna. Ausserdem ist dieses Gebiet als Grundwasserschutzzone zur Trinkwassergewinnung ausgewiesen. Der Wald erfüllt also mehrere

wichtige Funktionen.

Die Petition wehrt sich nicht gegen ein Bauprojekt, das die Verbesserung des Grundwasserschutzes und eine allfällige Sanierung der Strasse zum Ziel hat. Die Petentinnen und Petenten wehren sich jedoch gegen eine Vergrösserung der versiegelten Fläche und darauf deutet alles hin. Der Kanton konnte im Rahmen des Austausch in der Petitionskommission keine Garantie abgeben, dass die versiegelte Fläche nicht vergrössert wird. Weiter sollen eine weitere Belastung und Zerstörung des Hardwalds sowie eine Zunahme an Lärm aufgrund grösserer Verkehrsfläche verhindert werden.

Der Kanton macht sich bereits Überlegungen, wie die Strasse auf vier Spuren erweitert werden kann, um die Verkehrsfläche im Ereignisfall nutzen zu können. Anfangs sei dies als temporärer Zustand und nur mit reduziertem Tempo angedacht. Das deutet jedoch auf einen Ausbau hin. Man muss sich nicht über den Titel «Schnellstrasse» streiten. Auch ein vorgängiger Austausch mit dem Tiefbauamt hätte die Notwendigkeit dieser Petition nicht gemindert. Oftmals bleibt es eben nicht bei temporären Änderungen. So war auch der Ausbau derselben Strasse, der Rheinfelderstrasse durch den Hardwald, zu Beginn auf drei Spuren geplant und hätte nach der Baustelle in der Schweizerhalle wieder zurückgebaut werden sollen. Ein ähnliches Szenario ist von der Rheinstrasse bekannt.

Was sich also in den Augen des Kantons bewährt, wird in aller Regel beibehalten. Wieso sollte es gerade hier anders sein? Ein weiterer wichtiger, noch kaum erwähnter Aspekt ist der Schutz des Hardwalds. Immer wieder kommen neue Projektideen auf. So wurde beispielsweise von einer Tramlinie durch den Wald gesprochen. All diese Ideen würden die schützenswerte Fläche beanspruchen, respektive zerstören. Um nicht jedes Mal neu eingreifen zu müssen, sollen deshalb klare Schutzmassnahmen aufgezeigt und definiert werden. Durch Bauprojekte, Hitzesommer und Luftverschmutzung geriet der Wald schon vor längerem unter Druck. Aufgrund von Sicherheitsmassnahmen ist der Hardwald aktuell sogar gesperrt. Die Belastung darf nicht noch mehr zunehmen. Es braucht griffige Massnahmen zum Schutz des Walds.

Mit der Petition fordern knapp 900 Personen, dass sich die Planung des Projekts auf die notwendige Sanierung, insbesondere zur Verbesserung des Grundwasserschutzes, sowie auf ÖV und Veloverkehr fokussiert und kein Ausbau auf durchgehend vier Spuren erfolgt. Ausserdem werden konkrete Schutzmassnahmen für den Hardwald gefordert. Dieselben Ziele verfolgt die Motion. Wenn die in Petition und Motion erwähnten Punkte, wie vom Kanton erwähnt, ohne einen Vier-spurausbau umgesetzt würden, dann würde nichts gegen eine Überweisung und anschliessende Bearbeitung und Abschreibung der Vorstösse im Rahmen des Bauprojekts sprechen. Die SP-Fraktion unterstützt die Überweisung sowohl der Petition als Postulat als auch der Motion einstimmig.

Andreas Dürr (FDP) muss sich kurz halten, da er am Nachmittag abwesend sein wird. Obwohl er sonst gerne zur Sache redet, geht es ihm hier um eine Prinzipienfrage. Désirée Jaun ist wohl Spezialistin in den Reihen der SP in Sachen Titelsetzung. Sie sagt zwar, Titel seien nicht wichtig, doch wird damit eine gewisse Stimmung geschaffen. «Keine vierspurige Schnellstrasse durch den Hardwald» – das hört sich gut an, das ist ähnlich süffig wie damals der «Klimanotstand». Wenn das die künftige Politik ist, dass man mit süffigen Titeln irgendwelche Postulate und Motionen verpackt und damit auf Stimmenfang geht, dann sieht der Redner für die parlamentarische Arbeit im Landrat keine grosse Zukunft.

Worum geht es? Es wird nichts Anderes als ein Denkverbot verlangt. Es ist nicht einmal eine Vorlage vorhanden. An einer Veranstaltung hörte man etwas und – «schwupps» – lanciert man eine Petition und schiebt eine Motion hinterher, beides mit falschen Titeln.

Wer ist denn gegen den Schutz des Waldes? Niemand. Die FDP-Fraktion möchte sogar mehr Velowege und eine Sanierung der Strasse. Nur, weil vielleicht im Rahmen des Ausbaus der A2 ab

dem Jahr 2030 ein vierspurige Zwischennutzung in Betracht gezogen wird, kommt «Keine vierspurige Schnellstrasse durch den Hardwald» – da zucken doch alle zusammen! Das ist doch keine Politik, das ist ein Denkverbot. Für jeden Gedanken, vom Klimanotstand bis zur vierspurigen Schnellstrasse, Denkverbote zu erlassen – so geht es nicht! Aus diesem Grund spricht sich die FDP-Fraktion gegen die Petition aus und nicht, weil sie gegen den Hardwald wäre. Sie könnte sich sogar vorstellen, eine separate Busspur zu unterstützen. Letzte Woche hörte man von Jan Kirchmayr, man solle «Preferred Lanes» einführen. Hier hätte man eventuell eine, die möchte man aber nicht. Man kann nicht etwas fordern, das man nicht hat, und wenn es dann gebaut werden soll, aus Denkverbotsgründen sagen, das wolle man nicht. Das ist widersprüchlich. Denken und planen sollten der Landrat und die Verwaltung noch können und dürfen. Aus diesen Gründen wird die FDP-Fraktion die Überweisung der Petition als Postulat wie auch die Motion ablehnen.

Lotti Stokar (Grüne) war etwas erschüttert über das Votum von Andreas Dürr. Die Fraktion Grüne/EVP unterstützt die Motion von Desirée Jaun. Die Erweiterung der Hardwaldstrasse war kein Hirngespinnst einiger Personen. Der Artikel in der BZ vom 15. November 2018 vermittelte stark den Eindruck, dass die Erweiterung der Strasse auf vier Spuren eine ernstzunehmende Option darstellt und damit auch die Schneise im Hardwald vergrössert wird. Es ist mehr als verständlich, dass nun geäussert wird, dass das nicht geht.

Markus Dudler (CVP) erklärt, in der Petitionskommission sei nie die Rede von einer Erweiterung der Schneise und einer längerfristigen Kapazitätserweiterung gewesen. Es handelt sich um Vermutungen. Es kann nicht sein, dass der Landrat eine Verhinderungspolitik betreibt. Es müssen alle Optionen offen gehalten werden. Die CVP/BDP-Fraktion kann mit dem Inhalt von Motion und Petition nichts anfangen und ist gegen sämtliche Überweisungen. Der Titel ist nicht ganz klar und irreführend. Positiv erscheint, dass Kanton und Bund zusammenarbeiten und Lösungen anbieten, während die Autobahn saniert und erweitert wird. Die Petition ist in Anbetracht der Motion obsolet, weil beide den gleichen Inhalt haben. Eine Erweiterung auf vier Spuren ist eine Hypothese. Die Motion soll auch nicht als Postulat überwiesen werden. Die Petition soll zur Kenntnis genommen werden.

Daniel Altermatt (glp) war irritiert über die Voten vom heute Morgen. Aufgrund der Erfahrungen der letzten sechseinhalb Jahre ist der Redner der Meinung, dass der Landrat für die Ausführung von Strassenbauprojekten zuständig sei. Es ist zulässig, dass in der BUD Ideen gewälzt werden. Am Schluss entscheidet jedoch der Landrat, was umgesetzt wird. Die Petition hat den falschen Adressaten. Eine Strasse kann nicht so rasch verbreitert werden, insbesondere wenn sich Drainagen an den Seiten befinden. Diese Vorstellungen haben nur Leute, die von Strassenbau keine Ahnung haben.

Der Hardwald werde geschädigt, wurde gesagt. Die Schneise ist längst genügend breit, damit dasjenige gebaut werden kann, was gebaut werden soll. Die Mehrheit der Fraktion nimmt zwar die Petition zur Kenntnis, eine grosse Mehrheit wird aber die Motion nicht unterstützen. Mit einer Überweisung als Postulat könnte jedoch die Mehrheit leben; der Redner selbst hingegen findet sogar dieses nicht nötig.

Hanspeter Weibel (SVP) greift zurück auf die Diskussion vom Vormittag. Ein Votum betraf die Vertrauenswürdigkeit der BUD bezüglich des Rückbaus der Rheinstrasse. Der Redner ist am Morgen über diese Strasse gefahren. Die ist zwei- und nicht mehr dreispurig, der Rückbau ist erfolgt. Der Redner ist überrascht von den Argumenten, insbesondere denjenigen der linken Seite. Es geht einerseits um den Gewässerschutz, was mit Umweltschutz zu tun hat, und andererseits um eine Grossbaustelle auf der Autobahn, die erfahrungsgemäss Stau produziert. Ein Auto, das im Stau steht, produziert vermutlich noch etwas mehr CO₂ als ein fahrendes Fahrzeug. Es erscheint

vernünftig, die Strasse im Hardwald entsprechend vorzubereiten. Es liegt jedoch noch kein Projekt vor. Was hier diskutiert wird, ist präventiv und beruht auf lauten Gedanken, die in einer Zeitung geäussert wurden. Daraufhin wurden sofort Aktivitäten gestartet. Eine Petition mit diesem Titel würde der Redner vermutlich auch noch unterschreiben, allerdings liest er die Sachen in der Regel gut durch. Die Petition wird von der SVP-Fraktion zur Kenntnis genommen, die Motion abgelehnt.

Simon Oberbeck (CVP) hat den Artikel in der Zeitung gelesen. Es gibt das demokratische Recht, eine Petition zu lancieren oder eine Interpellation einzureichen. Letzteren Weg hat der Redner gewählt. Betrachtet der Redner die Interpellationsantwort, mutet das Ganze etwas wie ein Sturm im Wasserglas an. Es ist unfair, der BUD Mauscheleien zu unterstellen. Es wird eine Vorlage geben. Der Redner lehnt die Motion ab.

Roman Brunner (SP) sagt zu Markus Dudler, dass die BUD mehrfach in Medienmitteilungen geäussert habe, dass die Verkehrsfläche insgesamt vergrössert werden soll. Zudem war im Bericht zu lesen, dass die vierspurige Verkehrsführung zumindest temporär geprüft werde. Auch das ist nicht einfach aus der Luft gegriffen.

Insofern hat Andreas Dürr Recht, dass es noch keine Vorlage zur Sanierung der Strasse gibt. Aber heute können Leitplanken dafür gesetzt werden, wie die Vorlage aussehen soll und was man auf keinen Fall will: eine Vergrösserung der Verkehrsfläche und eine weitere Beeinträchtigung des Hardwalds, eines Ökosystems, das bereits heute an der Belastungsgrenze steht.

Die Sanierung der Strasse wurde nie in Frage gestellt; die geplanten Massnahmen bezüglich Grundwasserschutz sind nötig. Die Anliegen der Petentinnen und Petenten – der Redner traut diesen zu, dass sie gelesen haben, worum es geht – sollen unterstützt werden. Der Schutz des Hardwalds auch in Zukunft ist das Kernanliegen dieser Petition.

Erika Eichenberger Bühler (Grüne) begrüsst die Diskussion. Es heisst: Wehret den Anfängen. Es war ein langer Kampf, bis die Rheinstrasse zurückgebaut wurde. Im Hardwald soll es keine Vergrösserung der Verkehrsfläche geben. Die Rednerin dankt den Petentinnen und Petenten.

Reto Tschudin (SVP) fragt sich, wie viele Personen die Petition unterschrieben hätten, wenn man ihr den Titel «Umweich- oder Ausweichverkehr durch Pratteln und Muttenz leiten» gegeben hätte. In der Diskussion geht vergessen, dass es nicht darum geht, eine vierspurige Strasse zu bauen. Es wird eine Baustelle geben, und es ist bekannt, was geschieht, wenn im Bereich Schweizerhalle Kapazitäten abgebaut werden. Der Ausweichverkehr wird sich seinen Weg suchen. Muttenz und Pratteln sind heute bereits stark mit Verkehr belastet und werden noch mehr leiden. Soweit dem Redner bekannt ist, bleibt die Breite der Koffierung gleich – es wird eine zusätzliche Linie aufgezichnet. So ist der Hardwald nicht gefährdet. Aber es wird ein zusätzlicher Stauraum geschaffen. Den beiden Gemeinden wird ein grosser Dienst erwiesen, wenn nicht bereits jetzt alles verhindert wird. Die Kapazitäten werden während der Bauzeit benötigt..

Thomas Noack (SP) hält den Fokus der Diskussion für falsch. Im Hardwald wird das Trinkwasser der Region produziert. Die Rheinfelderstrasse führt durch die Schutzzone S2. Die Strasse hat keine Strassenentwässerung; es wird «über die Schulter» entwässert. Es zirkulieren viele Fahrzeuge und es gibt ein Fahrverbot für wassergefährdende Stoffe – ob das eingehalten wird, sei dahingestellt. Fällt ein Lastwagen um, ist die Trinkwasserversorgung vermutlich nicht mehr möglich. Das weiss man nicht erst seit gestern, und eigentlich hätte schon vor Jahren etwas unternommen werden müssen. Der Redner ist froh um den Grundwasserschutz. Dieser soll höchste Priorität haben. Ebenso begrüsst der Redner die Priorisierung der Buslinien und des Veloverkehrs, jedoch kommt das etwas als Feigenblatt daher. Der Redner glaubt jedoch nicht an die Entlastungswirkung der Strasse, wenn die A2 wirklich umgebaut wird. Auf der A2 verkehren 130'000 Fahrzeuge; während

die heutige Kapazität der Strasse 10'000 beträgt. Selbst bei einem Ausbau der Knoten wäre es nicht möglich, mehr als 15'000 – 20'000 Fahrzeuge staufrei über die Rheinfelderstrasse zu bringen. Die Motion sollte man unterstützen.

Es sei unbestritten, so **Martin Rüegg** (SP), dass die Strasse saniert werden soll, um das Grundwasser zu schützen. Unbestritten sind auch die Realisierung der Busspur und die Verbreiterung der Velospur. Problematisch wird es, wenn die A2 ausgebaut wird und die Strasse als Überlaufgefäss genutzt werden soll. Auch wenn die Verkehrsfläche nicht grösser wird, gibt das eine Kapazitätserweiterung. Wo sollen die Busspur und der Veloweg Platz haben?

Der Sündenfall Rheinstrasse hallt leider nach. Der Redner ist gespannt, was der neue Baudirektor tun wird, unabhängig davon, ob die Petition überwiesen wird. Der Redner hat Verständnis für die Sorgen der Personen, die die Petition eingereicht haben und bittet darum, die Petition als Postulat zu überweisen, damit die Sorgen in das Projekt einfliessen können und ein Projekt ausgearbeitet wird, das Akzeptanz findet.

Sandra Strüby-Schaub (SP) hält fest, in der Petitionskommission sei der Ausbau aufgezeigt worden. Dieser besteht nicht nur in den Köpfen; es gibt Pläne dazu. Es ist möglich, die Strasse auf vier Spuren auszubauen. Es wird keine Schnellstrasse geben, weil höchstens mit 60 km/h gefahren werden kann. Eine Kapazitätserweiterung ist auf jeden Fall geplant. Der Grundwasserschutz ist von keiner Seite je bestritten worden. Die BUD hätte auch auf die Petentinnen und Petenten zugehen können. Aber nach den Zitaten aus der Zeitung konnte man davon ausgehen, dass es sich um eine konkrete Sache handelt. Der Schritt wäre nötig gewesen.

Die Rednerin spricht sich dafür aus, die Petition als Postulat zu überweisen und die Motion zu unterstützen.

Priska Jaberg (EVP) ist auch Mitglied der Petitionskommission und hat gehört, was die BUD vorgestellt hat. Vieles war überzeugend, aber die Zusage, dass es keine vierspurige Strasse gibt, hat man nicht erhalten. Es wurde auch nicht klar geäussert, was es geben soll. Die Rednerin setzt sich dafür ein. Sie weist darauf hin, dass sie selber sehr gern Auto fährt, und dies auf Strassen, wo der Verkehr fliesst. Die Rednerin ist nicht gegen Strassen generell.

Jan Kirchmayr (SP) meint, die Petition habe einen wunden Punkt getroffen. Wenn der Kantonsingenieur in Zeitungsartikeln ankündigt, dass es Überlegungen für einen Vierspurausbau gibt, muss man aktiv werden. Dazu gehört eine Petition. Es stimmt nicht, dass der Grundwasserschutz verhindert werden soll.

Auf der A2 erfolgt ein Achtspurausbau. Nun wird ernsthaft überlegt, parallel die Rheinfelderstrasse auszubauen und die Kapazität zu verdoppeln. Das macht keinen Sinn. Weshalb braucht es so viel mehr Kapazität? Es wurde argumentiert, damit Pratteln und Muttenz nicht im Ausweichverkehr versinken. Wenn die Autobahn bereits ausgebaut wird, muss man nicht noch die Rheinfelderstrasse ausbauen. Am Schluss gibt es den Stau anderswo, womit das Problem nicht gelöst wird. Es braucht die Motion, um diesen Prozess zu verhindern.

Christof Hiltmann (FDP) sagt, das Gute an der Petition sei, dass die Verwaltung gewisse Hinweise erhalte, was gut ist und was nicht. Diese sind aber leider völlig widersprüchlich. Es erscheint sinnlos, etwas zu beurteilen, bevor es auf dem Tisch liegt. Es bestehen Ideen und Pläne, aber das Verkehrssystem einer Region ist mehr als nur ein Teilstück in einem Wald. Es nützt nichts, eine zusätzliche Spur zu bauen, wenn vorne und hinten die nötige Kapazität nicht vorhanden ist. Der Redner bittet darum, einen Gang zurückzuschalten und auf die Vorlage zu warten, bevor der Stab über Ideen gebrochen wird. Es gibt nicht nur die Interessen von Wald, Bus, Auto etc., sondern auch die der Anrainergemeinden. Birsfelden beispielsweise ist sehr an einer Lösung interessiert, die

den Durchgangsverkehr im Ereignisfall oder bei einem Kapazitätsengpass verhindert. Der Redner wehrt sich gegen Denkverbote. Ein Verkehrssystem ist ein Netz, nicht einzelne Stücke.

Jacqueline Bader (FDP) hält fest, die Petitionskommission habe die Petentinnen und Petenten und die Verwaltung zweimal aufgeboten und klare Fragen gestellt. Wenn sich nun Leute auf Zeitungsartikel berufen, die vieles nicht enthalten, ist das problematisch. Der Gewässerschutz steht im Vordergrund. Es wurde angedacht, wie man das Problem lösen kann, wenn die A2 ausgebaut wird. Es muss Lösungen geben, denn der Motorisierte Individualverkehr (MIV) wird Möglichkeiten zum Ausweichen finden. Ein Denkverbot sollte nicht ein Problem darstellen.

Rolf Richterich (FDP) erklärt, das Stroh werde gedroschen, bevor es überhaupt reif sei. Die Diskussion bringt nichts, weil nichts auf dem Tisch liegt, das ernsthaft diskutiert werden kann. Es wird Jammern auf Vorrat betrieben. Das ist legitim und politisch sogar gewollt, aber man muss es auch wieder zurechtrücken. Die Diskussion muss über ein konkretes Projekt erfolgen. Zur Behauptung, es würden Fahrzeuge durchfahren, die nicht dürften: Das ist eine Verunglimpfung eines ganzen Stands und unseriös. Nicht nur die Rechten und Rechtskonservativen – aus Sicht der Linken – fahren dort durch, sondern Automobilisten aus dem ganzen Kanton. Wie würde das ankommen, wenn man die Verbindung Hardwald schliessen und eine Tangentialverbindung Liestal – Arlesheim machen würde? Es gibt einen West- und einen Ostteil im Kanton. Wer nicht über die Schafmatt oder Seewen fahren will, muss über die Rheinachse. Da gibt es drei Möglichkeiten: durch den Hardwald, über die Autobahn oder durch die Ortschaften. Das ist ein Engpass. Wer von Liestal ins Birseck will, muss durch diese Gegend. Die Kapazität muss bereitgestellt werden. Übergeordnet gedacht, ist das so. Eine Idee wie einen Schafmatt-Tunnel wäre von der anderen Seite auch bestritten. Die Mobilität gibt es. Es müssen ernsthafte Lösungen diskutiert werden und keine Teufeleien an die Wand gemalt werden.

Andrea Heger (EVP) schliesst an die Voten diverser Vorredner an. Die EVP möchte das Postulat und die Motion unterstützen, auch wenn ihre Mitglieder Auto fahren. Kritiker sagten, es handle sich um einen Sturm im Wasserglas, und es werde Titelbewirtschaftung betrieben. Die Rednerin hält die Vorstösse für berechtigt. Man muss in alle Richtungen offen schauen und denken. Es mag sein, dass die SP die Parteistrategie bewirtschaftet. Aber die SVP sollte dafür grösstes Verständnis haben, denn sie macht auf nationaler und kantonaler Ebene zuhauf solche Bewirtschaftungen ihrer Strategie mit Vorstössen. Die FDP reicht ebenfalls Initiativen ein. Auch sie müsste Verständnis für strategische Vorstösse haben.

Der Inhalt geht in die Richtung, welche die EVP unterstützen möchte, deshalb sagt sie ja dazu. Gewisse Ereignisse haben das Vertrauen teilweise zerstört, beispielsweise wurde die Rheinstrasse nicht wie versprochen zurückgebaut, sondern durch Markierungen angepasst. Davon ist man enttäuscht und traut gewissen Entwicklungen nicht.

Zur Beseitigung von Nadelöhren: Wird eines beseitigt, fliesst der Verkehr eine Zeitlang besser, dann gibt es wieder Stau.

Mauscheleien wurden genannt. Diese kann es tatsächlich geben, beispielsweise wenn gewisse der FDP nahestehende Kreise Kantonsleute für Vorträge einladen dürfen, wenn aber die EVP bei ebendiesen nachfragt, dies nicht geht, weil die Kantonsangestellten unabhängig sein müssen. Das ist nicht vertrauensfördernd. Deshalb unterstützt die EVP das Anliegen, das aufzeigt, in welche Richtung die Verwaltung weiterdenken soll.

Désirée Jaun (SP) hält fest, eine Petition sei ein Instrument, mit dem sich die Bevölkerung zu Wort melden und Ängste zum Ausdruck bringen könne. Es ist kein sinnloses und unnötiges Instrument. Es gibt jetzt die Möglichkeit, Rahmenbedingungen für das Bauprojekt zu setzen und dem Kanton mitzugeben: Es soll keinen vierspurigen Ausbau und keine Kapazitätserhöhung geben.

Das hat nichts mit Denkverboten zu tun. Die Diskussion ist nicht sinnlos und soll nicht auf später verschoben werden, wenn das Projekt bereits weit fortgeschritten ist.

Markus Dudler (CVP) ist erstaunt, dass seitens SP-Fraktion immer von einer Erweiterung der Schneise gesprochen werde. Das ist kein Thema. Die Petition ist obsolet, weil es einen gleichlautenden Vorstoss gibt.

Regierungsrätin **Sabine Pegoraro** (FDP) hält zum ersten Votum von Priska Jaberg zum Rückbau der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal fest, es habe am 27. November 2016 eine Volksabstimmung zu diesem Thema gegeben. Die Bevölkerung lehnte einen Rückbau ab und beschloss, die heutige Kapazität solle erhalten werden. Bezüglich der Gestaltung der Oberfläche obsiegte der Vorschlag des Regierungsrats, dass zwei Spuren und ein Mehrzweckstreifen betrieben werden soll. Der Rückbau wäre eine Missachtung des Volkswillens.

Es war nie die Rede von einem Ausbau der Rheinfelderstrasse – es ist keine Kapazitätserweiterung geplant, und der Strassenperimeter soll so bleiben wie bisher. Im Vordergrund stehen die Sanierung der Strasse und vor allem die Verbesserung des Grundwasserschutzes. Dieser ist heute ungenügend. Es soll eine eigene Busspur und eine Verbesserung der Velospuren geben. Das sollte vom Platz her möglich sein. Die Redundanz der Rheinfelderstrasse im Fall eines Unfalls auf der A2 während der Sanierung sollte man prüfen können. Beim Unfall vor einem Jahr, als der Tanklastwagen kippte, war die Region für mehrere Stunden lahmgelegt. Das sollte nicht passieren. Bei der Möglichkeit einer Redundanz handelt es sich um eine temporäre Massnahme. Von der Breite her würde es gehen, eine vierspurige Verkehrsführung zu machen.

Eine Kapazitätserweiterung ist nicht geplant, das würde eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfordern.

Mirjam Würth (SP) hält zur Abstimmung zur H2 fest, dass es eine Inflation von Abstimmungen über Aus- und Umbau der H2 gegeben habe, mindestens vier, bis etwas gegangen sei. Es handelt sich um ein bewilligtes Projekt mit bewilligten ökologischen Ausgleichsmassnahmen. Dazu erfolgte eine neue Abstimmung, und das vorher Vereinbarte wurde über den Haufen geworfen.

Regierungsrätin **Sabine Pegoraro** (FDP) versteht das nicht ganz. Es gab eine Initiative, dass die Kapazität der Rheinstrasse so bleiben soll, und das wurde bewilligt.

Rolf Richterich (FDP) erklärt, der Eggfluetunnel sei 1999 in Betrieb genommen worden. Nach 20 Jahren wird die Strasse durch Grellingen endlich umgebaut. Es dauert lange, bis das ganze Projekt realisiert ist. Weshalb soll eine andere Region anders behandelt werden?

– *Abstimmung zur Petition 2019/121*

Landratspräsident **Hannes Schweizer** (SP) lässt abstimmen: Wer dem Antrag der Mehrheit der Petitionskommission folgen und die Petition zur Kenntnis nehmen will, stimmt «ja». Wer dem Antrag der Kommissionsminderheit folgen und die Petition als Postulat überwiesen will, drückt die rote Taste.

://: Die Petition wird mit 49 Stimmen zur Kenntnis genommen, während 32 Stimmen diese als Postulat überweisen möchten, bei einer Enthaltung.

Hanspeter Weibel (SVP) ist der Möglichkeit beraubt, dass er die Petition nicht zur Kenntnis nehmen möchte.

Rolf Richterich (FDP) regt eine zweite Abstimmung an.

://: Mit 55:25 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird die Petition zur Kenntnis genommen.

– *Abstimmung zur Motion 2019/71*

://: Mit 52:30 Stimmen wird die Motion abgelehnt.

– *Erledigung der Interpellation 2019/152*

://: Die Interpellation ist erledigt.
