

Beschluss des Landrats vom 26.09.2019

Nr. 134

26. Planung Muggenbergtunnel 2019/244; Protokoll: pw

Landratspräsident **Peter Riebli** (SVP) erklärt, der Regierungsrat nehme das Postulat entgegen.

Jan Kirchmayr (SP) führt aus, die SP-Fraktion sei grossmehrheitlich gegen die Überweisung des Postulats. Mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAV) geht der Abschnitt ab dem 1.1.2020 an den Bund über. Entsprechend ist nicht verständlich, weshalb der Kanton nun Geld ausgeben soll, um den sogenannten Muggenbergtunnel zu bauen. Letztlich muss auch die Frage gestellt werden, weshalb beim Knoten Angenstein überhaupt Stau entsteht. Der Redner ist am Muggenberg aufgewachsen und kennt die dortige Situation gut. Die Staus entstehen vor allem aufgrund der Abzweiger bei Angenstein. Es stellt sich die Frage, ob das Problem beim Knoten Angenstein mit einem CHF 150 Mio. teuren Tunnel gelöst werden soll oder ob es noch andere Möglichkeiten gibt. Eine Möglichkeit wäre beispielsweise die Aufhebung von Abzweigern mit dem Beschluss des Vollanschlusses, der vor rund einem Jahr im Landrat beraten wurde. Man muss sich auch überlegen, was überhaupt umfahren werden soll. Mit einem Tunnel wird kein Dorfkern verkehrsberuhigt, sondern es wird Industriegebiet umfahren. Der Muggenberg ist zudem – wie man es bereits vom Eggfluchtunnel kennt – geologisch unsicher, es gibt brüchiges Kalkgestein. Ob deshalb CHF 150 Mio. für die Realisierung eines Tunnels ausreichen, ist unsicher. Die SP-Fraktion ist der Ansicht, der Fokus sei völlig falsch. Es gibt dringendere Herausforderungen beim Verkehr als die Probleme beim Muggenberg. Für Lösungen für den Knoten Angenstein wird zwar Hand geboten, jedoch nicht mit einem CHF 150 Mio.-Tunnel.

Die Grüne/EVP-Fraktion lehne das Postulat ebenfalls ab, berichtet **Karl-Heinz Zeller** (Grüne). Jan Kirchmayr hat viele inhaltliche Argumente bereits erwähnt. Der Titel des Postulats zeigt, dass die Lösung des Verkehrsproblems anscheinend bereits bei einem Tunnel verortet wurde und man nicht bereit ist, auf weitere Anliegen einzugehen. Der Vorredner hat jedoch deutlich gesagt, dass es noch andere Möglichkeiten gibt, um den Engpass zu entlasten. Der Redner ist erstaunt, auch wenn es dem Kanton finanziell wieder etwas bessergeht, dass man sich unabhängig dessen, wer die Kosten trägt, für ein solches Projekt entscheiden soll. Wenn man eine Tunnellösung plant, geniert ein generelles Projekt schon immense Kosten. Mit welchen Planungskosten wird für diese eine Lösung gerechnet?

Markus Meier (SVP) verweist auf das letzte Traktandum zu den Velo-Schnellrouten, bei dem alle dafür gestimmt haben, etwas zu überprüfen, was in die Zukunft führen soll. Nun kann aber festgestellt werden, dass die Zukunft für einige Leute schon übermorgen ohne Strassen und Warentransporte durch LKWs stattfindet. Es scheint egal zu sein, ob der Kanton mit dem Wirtschaftsgebiet Jura verbunden ist, mit dem sonst eng zusammengearbeitet wird; und auch, ob eine Transjurane auf dieser Westroute genutzt werden kann, die zu einer Hauptverkehrsachse der Schweiz werden kann. Hätten alle die Unterlagen gelesen, dann wäre auch allen bekannt, dass es nicht um einen Beschluss zu einem Baugesuch oder um eine Kreditbewilligung geht. Rolf Blatter möchte lediglich wissen, mit welchen Kosten die Erstellung des Muggenbergtunnels verbunden wäre und in welchem zeitlichen Rahmen der Muggenbergtunnel realisiert werden könnte. Wenn man nicht wieder möchte, dass in Bern Nein gesagt wird, weil zu wenig konkret geplant wurde, dann muss jetzt Druck gemacht werden und ein Signal in Richtung Bern gesendet werden, dass es den Tunnel braucht. Die Verantwortung für diese Strasse geht per 1.1.2020 ohnehin an den Bund über.

Wenn man sagt, Strassen seien im Baselbiet eigentlich passé, man fahre schon seit langem Velo und transportiere auch alles mit dem Velo, dann muss das Postulat vermutlich abgelehnt werden.

Franz Meyer (CVP) äussert, der Vorredner habe schon viele richtige und wichtige Punkte erwähnt. Es soll nicht wieder damit angefangen werden, die verschiedenen Verkehrsträger gegeneinander auszuspielen. Auch im Laufental braucht es eine effiziente und gute Strassenerschliessung als Verbindungsstück zum Jura.

Es wurde schon genügend Zeit damit zugebracht, Alternativen zu prüfen, und man ist zum Schluss gekommen, dass es keine bessere Lösung gibt als einen Tunnel. Es ist nicht ehrlich, wenn man den Leuten nun Sand in die Augen streut, indem man sagt, es gebe Alternativen.

Der Redner kennt diese Gegend schon bedeutend länger als Jan Kirchmayr und mindestens so gut. Er fährt täglich dort vorbei, meistens mit dem Velo. Möchte man dem Gebiet eine Chance geben, dann muss das Nadelöhr endlich gelöst werden, was nur mit einer Tunnellösung möglich ist. Deshalb die Bitte, das Postulat zu überweisen.

Ermando Imondi (SVP) glaubt, für Jan Kirchmayr höre der Kanton Basel-Landschaft bei Angenstein auf. Für das Laufental ist die Vorlage extrem wichtig, vor allem auch wenn die Transjurane-Strasse mehr zum Tragen kommt. 25'000 Autos fahren täglich das Tal vor und zurück. Das Tram kann man nicht bis ins Laufental weiterziehen, entsprechend ist man dort auf den Tunnel angewiesen.

Andreas Dürr (FDP) plädiert dafür, nicht wieder ins Ideologiemuster zurückzufallen – die Grünen wollen nur Velos und die Bürgerlichen nur Autos. Heute wurde bereits ein Schritt in die richtige Richtung gemacht. Klaus Kirchmayr hat im Rahmen der Vorlage 2019/354 sogar das ACS-Verkehrsforum erwähnt. Es ist richtig, dass Jürg Röthlisberger (Direktor des ASTRA) dort die Velobahnen als Teil eines Konzeptes genannt hat. Es ist jedoch falsch, nun nur einseitig das zu hören, was einem gefällt. Jürg Röthlisberger hat auch gesagt, die Verkehrsinfrastruktur müsse ausgebaut werden. Der Muggenbergtunnel ist langfristig auf jeden Fall ein zwingender Ausbau. Dieser ist bislang zu kurz gekommen. Es ist höchste Zeit, dass man vorwärtsmacht und dass der Kanton zeigt, dass er den Tunnel möchte. Die Begehrlichkeiten des Bundes sind in allen Ecken. Wenn man sich im Baselbiet nicht einig ist, dann kann es auch seitens Bund heissen, es solle nicht gebaut werden. Damit muss nun Schluss sein. Das ist eine Beleidigung all jener, die jeden Morgen bei Angenstein stehen, und auch aller, die täglich die Staumeldungen am Radio hören.

Zu Jan Kirchmayr, der die Situation am Angenstein anscheinend nicht als so schlimm einschätzt, aber gleichzeitig wünscht, dass das 11er-Tram bis zum Bahnhof fährt, um das dortige Nadelöhr zu beheben: Die FDP-Fraktion kann dem Anliegen bezüglich des 11er-Trams und einem entsprechenden Postulat wahrscheinlich zustimmen. Aber man darf doch auch mal von der anderen Seite verlangen, dass das Ideologiedenken abgelegt wird. Man kann sowohl Velos als auch den ÖV fördern und gleichzeitig die Strassen nicht vergessen. Die Strasse erbringt nach wie vor 75 % der Verkehrsleistung. Der Redner bittet darum, dass sich alle einen Ruck geben, das Ideologiedenken überwinden und das Postulat im Sinne des Kantons und des Laufentals überweisen.

Jan Kirchmayr (SP) fühlt sich herausgefordert. Viele scheinen ihm nicht zugehört zu haben. So hatte er gesagt, die SP-Fraktion wolle einer Lösung Hand bieten, man wolle jedoch keine CHF 150 Mio.-Lösung. Gerade von der anderen Ratsseite kommt schliesslich immer, man müsse vorsichtig mit dem Steuergeld umgehen. Nun soll jedoch grünes Licht für ein CHF 150 Mio.-Projekt gegeben werden, obwohl auch über einen Halbanschluss oder die Aufhebung von Abzweigern diskutiert werden könnten. Dies möchte man anscheinend aber nicht, weil man stier denkt, man bräuchte jetzt unbedingt die Planung zum Muggenbergtunnel, damit der Bund möglichst schnell

den Tunnel in den nächsten Netzausbau aufnimmt. Ein Tunnel macht aber keinen Sinn, es gibt günstigere Alternativen.

Bálint Csontos (Grüne) bedankt sich für das Stichwort: Keine Veloroute braucht sich vor dem Vergleich mit einer Umfahrung für CHF 150 Mio. zu fürchten. Für diesen Betrag können mehrere Täler mit luxuriösen Velorouten erschlossen werden. Anders ausgedrückt: Der alte, bisherige Radroutenkredit umfasst CHF 50 Mio., also rund ein Drittel der Kosten eines Muggenbergtunnels in einer sehr günstigen Variante. Alleine für die Planungskosten des Tunnels, der ab dem 1.1.2020 nicht mal mehr in Kantonsverantwortung ist, kann eine Veloschnellroute gebaut werden. Beim Vergleich der Zustimmung zu einer Veloschnellroute und der Zustimmung zu einem Tunnel wird nicht mit gleich langen Ellen gemessen.

Urs Kaufmann (SP) sagt, das Problem des Vorstosses sei, dass man nicht genau wisse, wie hoch die Folgekosten sein werden. Zumal es Kosten für eine Planung wären, für die der Kanton schon bald nicht mehr zuständig ist. Die Strasse geht, wie erwähnt, in Bundeskompetenz über. Nun ist die Rede von einem «generellen Bauprojekt», was übrigens kein bestehender Ausdruck für einen planerischen Schritt ist. Geht man davon aus, es geht um die Ausarbeitung eines Bauprojekts, dann bewegt man sich bei einem CHF 150 Mio.-Tunnel schnell bei CHF 10 Mio. Sollen mit einer Überweisung des Postulats Planungskosten von CHF 10 Mio. ausgelöst werden, für etwas, wofür man ab dem nächsten Jahr gar nicht mehr direkt zuständig ist? Vielleicht kann der Baudirektor über die zu erwartenden Kosten aufklären.

Es gehe um eine grobe Kostenschätzung und um die Angabe eines groben Zeitrahmens, um mehr nicht, bringt **Thomas Eugster** (FDP) ein. Im Namen des Postulanten kann der Wortlaut auch gerne noch angepasst werden: Ein «generelles Projekt» ist gemeint. Dies ist der erste Schritt, um überhaupt zu ermitteln, was etwas kostet. Zum jetzigen Zeitpunkt weiss man noch nicht, ob der Tunnel CHF 150 Mio. kosten wird.

Die verschiedenen Verkehrsträger sollten nicht mehr ständig gegeneinander ausgespielt werden. Es gibt verschiedenen Stausituationen an verschiedenen Orten und verschiedene Lösungen, um eine Verbesserung herbeizuführen, seien dies Velo-Schnellrouten oder Bauten für den motorisierten Individualverkehr. Um zu wissen, was etwas kostet, braucht es kein Projekt, das bis ins letzte Detail geplant ist. Um abzuwägen, welche Lösung mit den nur beschränkt vorhandenen Mitteln die beste ist, braucht es eine Auslegeordnung und eine Angabe der Kosten. Die Mobilität, in welcher Form auch immer, muss fliessen; denn Mobilität ist Wirtschaft und somit letztlich auch Steuersubstrat. Die Schwachstellen müssen verbessert werden und die notwendigen Kosten bekannt sein. Wenn man die Kosten und den Zeitrahmen nicht kennen möchte, ist sicherlich etwas Ideologie dabei.

Und ein kleiner Seitenhieb an Klaus Kirchmayr: Auch hiervon ist der Kantonale Richtplan (KRIP) betroffen und entsprechend hätte das Postulat als Motion eingereicht werden können. Aber dies hätte keinen Sinn gemacht. Denn letztlich geht es hier nur ums Prüfen und Berichten, der Tunnel wird damit noch nicht gebaut.

Martin Dätwyler (FDP) ist einigermaßen frustriert, wie sich jetzt alle wieder in ihre Schützengräben zurückziehen. Dass es den Muggenbergtunnel braucht, ist seit vielen Jahren erwiesen und unumstritten. Der Regierungsrat hat es bislang leider versäumt, die im Postulat geforderten Arbeiten zu machen. Deshalb fallen diese nun nahe an den Übergabetermin an den Bund. Aber das macht nichts. Denn: Wenn der Muggenbergtunnel gewollt ist – und er ist es – muss man seitens Kanton deutliche Signale an den Bund senden. An einer der letzten Sitzungen wurde im Zusammenhang mit der A22 zwischen Pratteln und Liestal ähnlich entschieden und ein Postulat überwiesen, wonach sich der Regierungsrat für Lärmschutzmassnahmen einsetzen soll.

Ermando Imondi (SVP) kommt auf das Agglomerationsprogramm zu sprechen, in dem der Muggenbergtunnel vorhanden ist. Betrachtet man den Wirtschaftsraum und die ebenfalls im Agglomerationsprogramm aufgeführte Arealentwicklung, dann ist es bitternötig, dass man mit dem Tunnel vorwärtsmacht. Es soll ein Zeichen in Richtung Bern gesendet werden.

Andreas Dürr (FDP) ist von Bálint Csontos enttäuscht, weil dieser in ein grässliches Verhaltensmuster zurückfällt. Bálint Csontos wirft eine Zahl auf – CHF 150 Mio. – und schreit, sie sei böse. Zugegeben, dieses Muster verfängt schnell, wie bereits bei der Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) gezeigt wurde. Zurzeit wird es auch bei der Langmattstrasse mit einem Betrag von CHF 13 Mio. versucht, obwohl klar ist, dass es sich um CHF 4,7 Mio. handelt. Der Redner möchte noch festhalten, dass das Velo nur 6 % des Verkehrs abwickelt, der Strassenverkehr 75 %, auch das muss – ohne in das erwähnte Muster zu verfallen – in eine Verhältnismässigkeit gesetzt werden. Es geht darum, Verkehrsprobleme pragmatisch und aufgrund von Fakten zu lösen. Beim Postulat handelt es sich noch um keinen Projekt- oder Planungskredit.

Thomas Noack (SP) interessiert sich im Moment vielmehr für Alternativen, um das Stauproblem zu lösen, als für die Kosten für den Muggenbergtunnel. Das Stauproblem ist einerseits schon lange bekannt, und andererseits ist der Muggenbergtunnel schon ewig ein Strich in der Landkarte. Schon beim Bau der H2 und des Grellingtunnels wurde postuliert, dass der Muggenbergtunnel komme. Der Redner wird den Eindruck nicht los, dass man nur, weil man immer gesagt hat, es brauche den Muggenbergtunnel, nun weiter geradeaus geht und immer noch dasselbe sagt. Eine Kosten-Nutzen-Analyse der verschiedenen Varianten zur Lösung des Stauproblems wäre wünschenswert. Es soll nicht nur über die Kosten des Muggenbergtunnels gesprochen werden.

Urs Kaufmann (SP) hält den Vorschlag des Vorredners ebenfalls für den richtigen Ansatz. Die Machbarkeitsstudie könnte auf andere Varianten ausgeweitet werden. Zudem sollte ein Kostenrahmen, ein Maximalbetrag für die Ausarbeitung der Machbarkeitsstudie im Postulat festgelegt werden, z. B. in der Höhe von CHF 50'000.–. Auf der Grundlage dieser Studie könnten dann weitere politische Entscheide gefällt werden, beispielsweise ob es noch zusätzlich Planungsschritte braucht, um in Bern weiterzukommen, oder ob in eine andere Richtung geplant werden soll. Mit den vorgeschlagenen Ergänzungen – Kostenrahmen und Machbarkeitsstudie unter Einbezug von Alternativen – käme sicherlich auch eine Mehrheit für die Überweisung des Postulats zusammen.

Peter Hartmann (Grüne) hat Mühe mit der Formulierung, die im Postulat in Klammern steht, zumal «generelles Bauprojekt» kein feststehender Ausdruck ist. Die gesamte Klammer könnte weglassen werden. Die Ermittlung der Kosten und des Zeitrahmens würden völlig reichen. Jeder weitere investierte Planungsfranken ist ein verlorener Steuerfranken, da das Projekt ab Januar zum Bund übergeht.

Bálint Csontos (Grüne) empfindet den Begriff «Schützengraben» als nicht angemessen für ein Parlament. Das erwähnte «grässliche Verhaltensmuster» kann so stehen gelassen werden, da es sich um eine subjektive Wertung von Andreas Dürr handelt. Die CHF 150 Mio. stehen so im KRIP und sind somit nicht erfunden. Wenn mal etwas in einem solchen Dokument festgehalten ist, ist es schwierig, dies nicht auch zu erwähnen. Ab dem 1. Januar liegt das Projekt beim Bund. Der Redner bezweifelt, dass irgendjemand in der Verwaltung bis dahin in der Lage ist, ein generelles Projekt auszuarbeiten.

Linard Candreia (SP) passt die Formulierung in Klammern nicht, aber es gehe ja um den Inhalt, welcher als Signal betrachtet werde und dem auch in seiner Signalwirkung zugestimmt werden

könne. Der Redner sagt nicht nur Ja, weil er selbst im Laufental wohnt, sondern wegen der ganzen Nordwestschweiz, die nicht mit dem Laufental aufhört. Der Kanton Jura hat auch Interesse an diesem Entscheid.

Falls er sich richtig erinnere, bringt **Martin Dätwyler** (FDP) ein, habe der Landrat bereits einmal einen Kredit gesprochen, um genau die Abklärungen zu machen, die vorher gewünscht wurden. Zumindest wurden in der Verwaltung entsprechende Abklärungen gemacht und Varianten geprüft. Und dies mehrmals. Aber keine der Varianten war befriedigend. Deshalb ist man heute wieder beim Tunnelprojekt, mit dem man nun endlich vorwärts machen muss. Auch wenn die Formulierung des Postulats nicht ganz klar sein mag, für den Redner ist die Message klar: Der Regierungsrat muss sich in Bundesbern dafür einsetzen, dass es mit der Planung des Baus vorwärts geht. Wenn sie jetzt gewisse Vorarbeiten leisten und Vorabklärungen treffen kann und diese dann am 1.1.2020 dem Bund übergibt, dann ist das Ziel des Postulats erreicht.

Franz Meyer (CVP) bestätigt, der Landrat habe CHF 800'000.– gesprochen, um Alternativen zu prüfen. Während der vergangenen Jahre wurden 14 Alternativen zu einer Tunnellösung geprüft und man ist zum Schluss gekommen, dass es keine Alternative gebe, welche die Probleme auch nur annähernd lösen würde. Das ist der aktuellste Stand. Es muss nun vorwärtsgemacht und keine neue Prüfung von Alternativen verlangt werden. Auch Urs Kaufmann weiss dies, sofern er die Unterlagen gelesen hat.

Thomas Eugster (FDP) bittet um Aufmerksamkeit, so habe er bereits gesagt, im Namen des Postulanten, der heute nicht anwesend ist, soll der Wortlaut des Postulats geändert werden. Anstatt «generelles Bauprojekt» soll nur «generelles Projekt» stehen. Die Verwaltung hat schon sehr viel dazu gemacht. Nun geht es darum, dies alles zusammenzufassen und mit einem Preisschild zu versehen. Dafür braucht es keinen Extrakredit.

Simon Oberbeck (CVP) staunt über das Ablenkungsmanöver der linken Ratsseite. Vor rund zwei Jahren anlässlich der Budgetdebatte hat der Redner gesagt, gewisse Personen hätten die Losung «keine Strassen, keine Strassen, keine Strassen». Zwei Jahre später scheint man diesbezüglich nicht viel weiter zu sein. Das Wort «Schützengraben» sollte nicht genannt werden, aber es handelt sich definitiv um einen ideologischen Graben. Mit den Verkehrsprojekten sollte nun endlich vorwärtsgemacht werden, um den Kanton weiter zu bringen. Mit den ideologischen Grabenkämpfen soll aufgehört werden.

Regierungspräsident **Isaac Reber** (Grüne) stellt erstens fest, dass der Angenstein ein unbestrittener Engpass sei. Zweitens ist die relative Bedeutung dieses Engpasses für den Bund wahrscheinlich ungleich kleiner als für den Kanton Basel-Landschaft. Dies ist ebenfalls eine reine Feststellung. Drittens wurden Alternativmöglichkeiten zu einer Tunnellösung in grosser Zahl geprüft, es gibt keine. Alle, welche die dortige Situation kennen, wissen, wie eng es ist. Es gibt die Birs, Verkehrsachsen, geschützte Objekte und sehr wenig Spielraum. Entsprechend ist es extrem schwierig, eine adäquate Lösung zu finden. Der Regierungsrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen. Es ist begrüßenswert, dass die Formulierung von «generelles Bauprojekt» zu «generelles Projekt» geändert wurde. Damit herrscht Klarheit, was gemacht werden soll.

Der Redner möchte nicht, dass der Eindruck entsteht, die Verwaltung könne nun nur einige Dinge zu bereits gemachten Abklärungen zusammentragen und damit habe man das generelle Projekt für den Muggenbergstunnel. Dem ist nicht so, sonst hätte man dies schon früher machen können. Es ist nicht so einfach. Entsprechend kann auch nicht garantiert werden, dass man Ende Jahr bereits so weit ist – es braucht so viel Zeit, wie es braucht, und es kostet so viel, wie es kostet. Es hat seinen Preis, doch der Regierungsrat ist der Meinung, dass es richtig ist. Weshalb? Am

1.1.2020 geht diese Strasse an den Bund über, wo das Projekt eine wesentlich geringere Bedeutung haben wird als im Kanton, das Projekt wird beim Bund nicht zuvorderst stehen. Möchte man, dass in mittelbarer Zeit etwas passiert, dann muss ein gewisses Bekenntnis gemacht werden. Es reicht nicht, dass der Muggenbergtunnel seit 20 Jahren oder mehr im KRIP enthalten ist. Der Bund wird die berechnete Frage stellen, weshalb der Tunnel plötzlich so dringlich sei, nachdem nun seit 20 Jahren nichts mehr gemacht wurde. Deshalb müssen Abklärungen gemacht werden und man sollte sich auch vom Titel «Muggenbergtunnel» verabschieden. Letztlich geht es nur darum, den Engpass mit der geeignetsten Massnahme zu beseitigen. Um dem Bund das Projekt mit gutem Gewissen übergeben zu können und zu dokumentieren, dass es tatsächlich ein Anliegen des Kantons Basel-Landschaft ist, ist es von Vorteil, wenn bereits jetzt Vorabklärungen getroffen werden. So bestehen Chancen, dass im Bereich Angenstein mittelfristig etwas gemacht wird. Zum zweiten Punkt des Postulats – zum Zeitrahmen – kann der Regierungsrat nichts sagen, da es nicht mehr in seiner Hand liegen wird. Selbstverständlich wird der Regierungsrat jedoch darauf drängen, dass der Bund diesbezüglich vorwärtsmacht.

://: Mit 49:27 Stimmen bei 6 Enthaltungen wird das modifizierte Postulat überwiesen.
