

Beschluss des Landrats vom 10.06.2021

Nr. 966

103. Verbindungsbrücke Muttenz-Hardwald an Kanton übertragen 2021/400; Protokoll: ps, mko

Landratspräsident **Heinz Lerf** (FDP) informiert, der Regierungsrat lehne das Postulat ab.

Regierungsrätin **Kathrin Schweizer** (SP) verweist auf die Ausführungen des Baudirektors zur Dringlicherklärung: Im Postulat geht es um drei Punkte: Erstens um die Zugänglichkeit während der Bauzeit, zweitens um die Übernahme als Kantonsstrasse und drittens um die Übernahme ins Netz der kantonalen Radrouten.

Zum ersten Punkt: Private und die Gemeinde Muttenz haben moniert, dass das Ganze während der Bauzeit nicht zugänglich ist und haben Einsprache erhoben. Im Rahmen des hängigen Einspracheverfahrens wird diese Frage geklärt. Die Verfahrensleitung liegt beim Bundesamt für Verkehr (BAV). Der Kanton ist nicht Verfahrenspartei und kann deshalb in diesem Verfahren keine aktive Rolle einnehmen, ohne sich widerrechtlich zu verhalten. Hat die Gemeinde Bedarf, kann er sie unterstützen. Würde man die Verbindung als Kantonsstrasse deklarieren, würde sich an diesem Verfahren nichts mehr ändern.

Zum zweiten Punkt: Das Kantonsstrassennetz wurde kürzlich erst überprüft. Die Grenzacherstrasse fiel nicht in die Kategorie der Strassen, die übernommen werden sollten, weil keine Lücke im Kantonsstrassennetz besteht. Es gibt mit der Birsfelden-/Birsekstrasse bereits eine Verbindung zwischen Muttenz und Birsfelden. Aus Sicht Kanton würde eher die Rathausstrasse als zusätzliche Verbindung übernommen, weil diese auch über eine bessere Kapazität verfügt und die Knoten besser ausgestaltet sind. Die Erschliessung einzelner kantonalen Nutzungen ist gemäss Strassen-gesetz keine Aufgabe des Strassennetzes.

Zum dritten Punkt: Im Moment ist dies nicht angezeigt. Die Verbindung ist aus kantonaler Sicht nicht relevant. Der Weg von der Fachhochschule via Hofackerstrasse – Freuler nach Birsfelden und Basel ist viel kürzer, und abgesehen von der Hofackerstrasse selber handelt es sich um gute Velostrecken. Der Weg über die Grenzacherbrücke würde einen Umweg bedeuten. Die Grenzacherbrücke endet im Nichts – nur die Brücke zu übernehmen, würde das Problem nicht lösen. Es gibt keine kommunale Radroute auf der Grenzacherbrücke. Das zeigt, dass auch die Gemeinde die Verbindung bisher nicht als besonders wichtig eingeordnet hat.

Ein Blick in die Zukunft: Eine Vorzugsroute im Hardwald soll angeschaut werden. Allenfalls könnte es dann nochmals von Interesse sein, eine Verbindung von der Grenzacherstrasse zu dieser Vorzugsroute zu erstellen. Abklärungen haben ergeben, dass es einfacher wäre, die Veloverbindung als separate Brücke neben der Grenzacherbrücke zu führen. Eine Weiterführung des Radwegs bis zur Rheinfelderstrasse ist planungsrechtlich noch nicht gesichert. Es ist schwierig, weil die Strecke durch den Wald führt und in der Grundwasserschutzzone liegen würde. Ein beliebiger Ausbau der Strecke ist nicht ganz einfach.

Simon Oberbeck (CVP) freut sich, dass der Landratspräsident an dem neuen Traktandum 103 Freude hat. Die Regierung hat daran offenbar weniger Freude. Gedankt sei Regierungsrätin Kathrin Schweizer für ihre kompetenten Ausführungen. Schade nur, dass Baudirektor Isaac Reber nicht hier ist.

An der letzten Sitzung kündigte der Votant an, er würde eine dringende Motion zum Thema einreichen. Nach Abklärung unter verschiedenen Landratskolleginnen und -kollegen wandelte er seinen Vorstoss in ein Postulat um. Damit wollte er der Regierung die Möglichkeit geben, den Variantenfächer etwas zu erweitern, damit es nicht nur isoliert um die Frage geht, ob der Kanton die Strasse

übernehmen solle oder nicht, sondern er die Möglichkeit hat, die Sache etwas vertiefter anzuschauen. Man hat in der Antwort der Regierungsrätin nun gehört, dass Vieles miteinander verflochten ist, und es mit einer Velovorzugsroute oder einer Strasse selber verschiedenste Möglichkeiten gibt.

Für die Bevölkerung von Birsfelden und Muttenz wie auch des ganzen Kantons ist es wichtig, dass das Gebiet auch während der Bauzeit erschlossen bleibt. Offenbar konnte zwischen der Gemeinde Muttenz und den SBB keine Einigung erzielt werden, so dass nun eine Beschwerde eingereicht wurde. Das heisst für ihn, dass man sich nicht gefunden hat. Er weiss auch nicht, ob auf Staatsebene zwischen der Gemeinde und den SBB die Spiesse gleich lang wären. Es wäre daher angezeigt, wenn der Kanton mit am Tisch sitzen und Verantwortung übernehmen würde. Im Postulat werden viele Möglichkeiten der Beteiligung genannt – Mitfinanzierung, Kantonsstrasse etc. Der Bevölkerung ist es am Schluss vermutlich Wurst, ob der Kanton, die Gemeinde oder die SBB das Provisorium erstellt. Ihr ist vor allem wichtig, dass der Zugang gewährleistet ist, sonst hätte es nicht so viele Medienberichte zum Thema und einen solchen Aufruhr in der Bevölkerung gegeben. Der Kanton sollte die Chance nutzen, aktiv als Vermittler und Retter des Provisoriums aufzutreten und sich nicht nur auf Zuständigkeiten zu besinnen, damit eine Lösung erreicht werden kann, ohne dass der Rechtsweg beschritten werden muss.

Peter Hartmann (Grüne) hat in der Begründung von Regierungsrätin Kathrin Schweizer gehört, weshalb der Kanton nicht in das Verfahren eingreifen und die Brücke nicht übernehmen möchte. Der Regierungsrat sagt auch, dass eine Aufnahme der Verbindung ins Velonetz im Moment nicht relevant sei. Das ist schade, gerade auch im Hinblick auf die zukünftige Velovorzugsroute. Man kann doch auch einen Anschluss bauen, bevor diese steht. Der Vorteil wäre, dass jene Velofahrenden, die von dieser Seite kämen, nicht in das Muttenzer Siedlungsgebiet mit seinen sehr vielen Knotenpunkten fahren müssten. Vor allem dann, wenn sie in die Fachhochschule, in eine andere Bildungsinstitution oder in das Gewerbegebiet möchten. Könnte eine rasch erstellte Velobrücke nicht gleichzeitig das Problem des Provisoriums beseitigen? Vielleicht schon. Die SBB werden, angesichts diverser hängiger Einsprachen, mit dem Brückenneubau nicht gerade morgen beginnen. In dieser Zeit würde die Chance für eine Kontaktnahme mit den SBB bestehen, wobei man schauen könnte, ob da nicht etwas möglich wäre. Es ist durchaus denkbar, dass auch die SBB Interesse an einer Lösung hätten, die im besten Fall zu einem Rückzug der Einsprachen führen würde. Deshalb sollte das Postulat unbedingt unterstützt werden.

Abschliessend ergreift Peter Hartmann die Gelegenheit und teilt mit, dass er ergänzend zum Vorstoss von Simon Oberbeck heute ein Postulat eingereicht hat, in dem generell die Prüfung und Überprüfung des kantonalen Radroutennetzes in Muttenz sowie die Prüfung der Aufnahme besagter Grenzacherstrasse ins kantonale Radroutennetzes gewünscht wird.

Roman Brunner (SP) bedankt sich für die Auskunft der Regierung. Regierungsrat Isaac Reber sagte vor einer Woche in diesem Rat, dass es einen parlamentarischen Auftrag brauche, um überhaupt aktiv zu werden. Dieser wird nun versucht, mittels Postulat zu erteilen. Der Votant kann die Argumentation insofern nachvollziehen, als dass er es ebenfalls als nicht zielführend erachtet, würde man die Grenzacherstrasse ins Kantonsstrassennetz übernehmen. Es stimmt aber nicht, dass die Verbindung für Velofahrende total irrelevant sei. Das Polyfeld, in das hinein die Grenzacherstrasse führt, ist von Augst herkommend über das kantonale Radroutennetz sehr schlecht erschlossen. Dies ist neben der geplanten Veloschnellroute ein weiterer Aspekt, der sich berücksichtigen liesse.

Simon Oberbeck soll doch bitte seine Forderungen im Postulat so anpassen, dass die Kantonsstrasse gestrichen wird, dafür integrieren, dass die Regierung im Rahmen der Stellungnahme der Kantone aktiv wird und sich beim Bundesamt für Verkehr bis Ende Juni entsprechend dafür einsetzt, dass sowohl für das Provisorium als auch das Definitivum der Kanton Basel-Landschaft eine

tragfähige Lösung für den Langsamverkehr erwartet. Die Kantone haben das Recht, im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens in dieser Frist zu postulieren, zu beantragen oder einzubringen. Dabei würde der Regierungsrat einen gewissen Handlungsspielraum behalten.

Klaus Kirchmayr (Grüne) möchte darauf hinweisen, dass die Situation zwischen der Gemeinde Muttenz, der Standortgemeinde und den SBB keine einfache ist. Die Gemeinde ist einspracheberechtigt und es steht zu befürchten, dass die ganze Geschichte in einer Einsprachenschlacht zwischen SBB und der Gemeinde Muttenz endet. Mit der Konsequenz, dass die Brücke, die in einem bedenklichen Zustand ist, irgendwann vielleicht gar nicht mehr befahrbar ist und man am Schluss mit leeren Händen dasteht. In dieser Situation braucht es erstens ein Provisorium, und zweitens die guten Dienste des Kantons. Heute wird über ein Postulat abgestimmt, aber auch über die klare Willensbekundung, dass sich der Kanton einschaltet und eine konstruktive Lösung findet zugunsten eines Provisoriums für den Übergang, der insbesondere vom Langsamverkehr sehr gut genutzt wird. Der Votant bittet um Zustimmung zum Vorschlag, in dem Sinne, dass der Kanton sich einschaltet und seine guten Dienste als Mittler zwischen SBB und Gemeinde einsetzt.

[Fortsetzung der Diskussion am Nachmittag:]

Peter Riebli (SVP) möchte als Erstes der Regierung für die klare Stellungnahme zum Postulat danken. Der Postulant sagte, er würde einen Variantenfächer zur Abklärung vorlegen. Der Votant hält dies eher für ein Potpourri aus Ideen und Vorschlägen, die im weitesten Sinne vielleicht einen Zusammenhang haben, aber sicher nicht als dringend überwiesen werden müssen, mit der Forderung, der Regierungsrat habe sofort zu handeln. Mit etwas Erstaunen nimmt der Votant zur Kenntnis, dass man einerseits feststellt, Muttenz sei einspracheberechtigt, dass die Beziehung zur SBB inzwischen jedoch anscheinend verkachelt und festgefahren ist. Wenn man schon die Gemeindeautonomie hochhält, wäre es die Aufgabe der Gemeinde Muttenz, beim Regierungsrat um Unterstützung nachzufragen. Es ist nicht einzusehen, weshalb der Landrat hier intervenieren muss und den Muttenzern sagen soll, dass jetzt der Kanton übernehme, weil es die Gemeinde völlig verkachelt habe. Das ist das erste Argument, weshalb die SVP-Fraktion gegen das Postulat ist. Das zweite Argument: Es mag ja sinnvoll sein, sich um ein Provisorium zu kümmern, damit das Gebiet während der Bauphase erschlossen ist. Es ist aber, wie gesagt, primär eine Aufgabe der Gemeinde, dies zusammen mit den SBB anzuschauen. Dass man aber die Strasse, die von der Gemeinde an den Kanton übergehen soll, verknüpft mit der Forderung, den Veloweg in den betreffenden Gebieten an die Hand zu nehmen, ist sinnwidrig. Das eine hat nichts mit dem anderen zu tun. Peter Hartmann hat heute Morgen zwei eigene Vorstösse in diesem Zusammenhang eingereicht. Dies ist der richtige Weg, um die ganz unterschiedlichen Anliegen auch getrennt diskutieren zu können.

Das aufgetischte Potpourri wird die SVP grossmehrheitlich ablehnen.

Roger Boerlin (SP) ist als Gemeinderat von Muttenz mit der Thematik gut vertraut und weiss auch, welches Bedürfnis die Bevölkerung hat und dass dieser Weg für sie sehr wichtig ist. Er wäre (auch im Namen des Gemeinderats) sehr froh, die Kantonsregierung würde die Gemeinde unterstützen und ihre Einsprache an die Adresse der SBB supporten, um ihr mehr Gewicht zu verleihen.

Simon Oberbeck (CVP) dankt für die Voten seiner Vorredner, die ihren Wunsch ausgedrückt haben, die kantonale Strassennetzüberführung aus dem Vorstoss zu entfernen. Der Postulant wird dies veranlassen und dazu einige Änderungen an Text und Titel vornehmen.

Es ist ihm bewusst, dass der Vorschlag, eine Strasse dem Kanton zu übertragen, provokativ ist. Es handelte sich aber auch um einen Hilferuf, damit sich der Kanton mit dem Thema beschäftigt und

sich involviert, weil man als Gemeinde alleine nicht weiterkommt. Es wäre nun wirklich wichtig, wenn heute das Signal käme. Wenn es da ist, ist der Votant gerne bereit, die umstrittene Forderung aus seinem Postulat zu streichen. Im Gegenzug soll man dann aber wirklich den Kontakt suchen, um bald zu einer Lösung zu kommen, anstatt sich wieder hinter der Zuständigkeitsfrage zu verschanzen.

Marco Agostini (Grüne) stimmt es sehr nachdenklich, dass eine Regierung im Jahr 2021 eine Veloroute, die es gar nicht gibt, als irrelevant einschätzt. Das scheint auch sehr bedenklich mit Blick auf die zukünftigen Velorouten, die man im Kanton eigentlich pushen möchte. Und schon bei der ersten Gelegenheit kommt das Verdikt zurück, es sei irrelevant. Deshalb ist das Postulat unbedingt zu überweisen, egal ob mit oder ohne Veränderung.

Regierungsrätin **Kathrin Schweizer** (SP) hat versucht zu erklären, dass im Gerichtsverfahren die Gemeinde Muttenz Partei sei, und der Regierungsrat die Gemeinde im Hintergrund unterstützen könnte. Der Regierungsrat möchte sich nicht dahinter verstecken. Er ist nicht Verfahrenspartei und hat somit in diesem Verfahren keine aktive Rolle. Natürlich wird er die Gemeinde gerne unterstützen. Das Bauen einer Brücke ist jedoch nicht Aufgabe des Kantons, sondern es wäre jene Partei am Zug, die im Moment den Zustand stört – die SBB. In dem Sinne müssten sich die Gemeinde Muttenz und die SBB einigen, wie sich die Einschränkung der Zugänglichkeit auf eine möglichst kurze Zeitspanne beschränken lässt.

Natürlich sind Velorouten nicht irrelevant. Es handelt sich hier jedoch nicht um eine Veloroute, sondern um eine kommunale Verbindung, die genutzt wird und wichtig ist. Es gilt aber zu bedenken, wer für welche Aufgabe zuständig ist. Es handelt sich um eine kommunale Verbindung, die nicht einmal die Gemeinde in ihrem Strassennetzplan als förderungswürdige Veloroute eingezeichnet hat. Kommunal wäre also die Gemeinde gefordert, dies entsprechend zu bewerten und die Verbindung zu sichern.

Andreas Dürr (FDP) stellt als Nicht- bzw. Nicht-mehr-Muttenser fest, dass hier über ein Verfahren diskutiert wird, über das ein Insiderclub ziemlich gut Bescheid weiss, der das nun zu kantonaler Bedeutung hinaufspült. Das kann man noch nachvollziehen. Bei der Dringlichkeit, die vom Rat bejaht wurde, geht es eigentlich nur um die Frage, ob die Brücke als Provisorium offenbleiben kann, während das, was in der Postulatsforderung anschliessend an das Wort «dazu...» erwähnt wird (die zwei letzten Sätze), keineswegs dringlich ist. Es bleibt noch genügend Zeit, um zu prüfen, ob die Strasse ins Kantonsstrassennetz überführt werden soll, ebenso, ob daraus eine Velovorzugsroute wird. Der Landrat hat sich zu überlegen, ob er der Gemeinde Muttenz Support für ihr Verfahren zur Offenhaltung der Brücke geben soll. Dieser Wille ist durchaus vorhanden und wurde von der Regierung ja auch bestätigt. Insofern geht es hier um einen Vorstoss, mit dem sich vor allem die Politiker der betreffenden Region profilieren können – wogegen man sich nicht wehren möchte. Was aber nicht geht, ist, dass man in die Dringlichkeit «justement» noch andere Begehren einpackt. Der Postulant sei gebeten, den Teil nach «dazu...» zu streichen. Dies tangiert nicht die Dringlichkeit, die Gemeinde Muttenz wird unterstützt, die lokalen Vertreter im Landrat können sagen, dass sie sich für ihre Gemeinde eingesetzt haben. Und damit ist gut. Dann muss man auch nicht diskutieren, wie sich die Regierung zu den Velovorzugsrouten stellt, was Marco Agostini beunruhigt hatte. Das politische Statement, das damit transportiert wird, ist geschenkt und wird von der FDP auch nicht bestritten. Mehr als das soll jedoch nicht in den Vorstoss gepackt werden.

Peter Hartmann (Grüne) sagt, dass Regierungsrat Kathrin Schweizer bekanntlich aus Muttenz komme und die Situation bestens kenne. Da erstaunt es doch etwas, wenn sie von der Route als kommunal genutzte Velostrecke spricht. Denn die Brücke führt direkt zur neuen Fachhochschule. Die kommunale Nutzung mag zu bestimmten Zeiten ja überwiegen, zum Beispiel, wenn am Mitt-

wochnachmittag Kinder in den Robi oder ins Tennis gehen. Ausserhalb davon jedoch ist es beileibe nicht so, dass vor allem Muttenserinnen und Muttenser die Brücke nutzen. Dennoch ist es durchaus nicht verfehlt, wenn wenigstens geprüft wird, was die Nutzung in Bezug auf eine kantonale Veloroute heissen würde.

Das Problem besteht heute. Wird dieses von A nach B nach C verschoben und die Zuständigkeit stets beim anderen gesehen, kommt man nirgends an. Eine pragmatische Lösungssuche, zu der der Kanton seinen Beitrag leisten kann, kann im besten Fall zum Rückzug von Einsprachen und zu einer rascheren Sanierung führen.

Klaus Kirchmayr (Grüne) möchte sich dem Votum von Andi Dürr zu 100 % anschliessen. Simon Oberbeck sei nahegelegt, den Kürzungsvorschlag umzusetzen. Der Kern des Problems ist, dass ein Provisorium, eine möglichst schnelle Sanierung ermöglicht werden soll, wozu es den Kanton offenbar braucht. Er soll sich engagieren und nicht irgendwelche Fesseln angelegt bekommen, indem ihm vorgeschrieben wird, wie es genau vonstattengehen soll – mit einer Vorfinanzierung, einer Beteiligung oder was auch immer. Dann scheint eine Win-Win-Situation möglich. Der Finanzdirektor hat zwar vorhin die Hände verworfen. Trotzdem darf man davon ausgehen, dass auf diese Weise Geld gespart wird, denn langfristig muss sowieso etwas unternommen werden (was der Baudirektor an der letzten Sitzung gesagt hatte). Entsprechend ist es sinnvoll, wenn der Kanton hier eine proaktive Rolle einnimmt. Im Einklang mit Andi Dürr und Peter Riebli sei der Postulant gebeten, sein Postulat entsprechend anzupassen, um dem Regierungsrat ein klares Zeichen zu setzen – wie sich das Isaac Reber ja auch gewünscht hat.

Regierungsrat **Anton Lauber** (CVP) stellt fest, dass im Verlauf der Debatte der Auftrag für ihn als Gemeinde- und Finanzdirektor immer unklarer wurde. Wenn es darum geht, dass die Gemeinde Unterstützung benötigt, weil sie mit ihrer Gemeindeautonomie in ihrem ureigenen Geschäft nicht mehr weiterkommt, kann sie jederzeit den Kanton anrufen und erhält dort Auskunft und Unterstützung durch die Fachleute. Der Votant zweifelt an der Notwendigkeit, dass es dafür jedes Mal einen speziellen Vorstoss im Landrat braucht – aber vielleicht ist die Dramatik mittlerweile ja so gross. Als Gemeindedirektor erlebt er in der Regel, dass die Gemeinden auf ihre Autonomie pochen und eine Einmischung abwehren.

Es wurde vorhin gesagt, dass der Kanton das Provisorium mitfinanzieren oder die Kosten ganz übernehmen solle. Das ist aber eine ganz andere Dimension im Unterschied zu einer blossen Mit Hilfe bei der juristischen Auseinandersetzung mit den SBB, die letztlich Eigentümerin der Brücke sind. Wenn also der Landrat Einfluss zu nehmen gedenkt und den Regierungsrat beauftragt, aktiv zu werden, kann es nicht schon verbunden werden mit einer allfälligen finanziellen Mitbeteiligung (sei es eine Co-Finanzierung, Mitfinanzierung oder Alleinfinanzierung). Das geht etwas weit, denn man muss die kantonalen und kommunalen Kompetenzen auseinanderhalten, speziell wenn es um eine Finanzierung geht.

Simon Oberbeck (CVP) folgt dem Vorschlag von Andi Dürr und wird sein Postulat entsprechend anpassen, da ja auch, wie vorhin gehört, ein weiteres Postulat bezüglich der Velorouten angekündigt ist. Der Postulant bittet jedoch, zwischen der Gemeinde Muttens, dem Kanton und den SBB für eine – wie auch immer geartete – Lösung besorgt zu sein. Die Bevölkerung von Muttens und Birsfelden erwartet das.

Peter Riebli (SVP) bittet Simon Oberbeck, den genauen Wortlaut seines modifizierten Postulats zur Kenntnis zu bringen.

Simon Oberbeck (CVP) bittet um etwas Zeit, bis er die Formulierung gefunden hat. *[In der Zwischenzeit wird Traktandum 42 behandelt und abgeschlossen.]*

Der Postulant dankt für die Auszeit. Der Titel lautet neu wie folgt: «Kanton unterstützt Gemeinde Muttenz, um Zugänglichkeit der Grenzacherstrasse zu gewährleisten.»
Der Schluss seines Vorstosses wurde wie folgt abgeändert:

«Der Kanton soll die Gemeinde dabei unterstützen, dass eine provisorische Brücke, vorzugsweise aus einheimischem Holz, erstellt werden kann.

Die Regierung wird aufgefordert, sich aktiv dafür einzusetzen, dass die Zugänglichkeit des Gebiets zwischen Rangierbahnhof Muttenz und Hardwald während der Bauzeit sichergestellt ist.»

Marco Agostini (Grüne) fragt, ob sich der Text nicht auf die «Zugänglichkeit für Velos» beschränken müsste. Oder sind alle Verkehrsteilnehmer bis hin zum Lastwagen gemeint?

Simon Oberbeck (CVP) bestätigt das. Er war gebeten worden, das Fuder nicht zu überladen, weshalb er das Velofass nicht aufmachen wollte und dafür die offene Formulierung gewählt hat.

://: Mit 67:15 Stimmen bei 4 Enthaltungen wird das Postulat in modifizierter Fassung überwiesen.
