



## **P R O T O K O L L**

### **87. Sitzung des Landrates des Kantons Basel-Landschaft**

**Liestal, 6. Februar 1995**  
[10.10.01]

**10.00-12.00 / 14.00-16.55 Uhr**

**Abwesend Vormittag:**

Rös Graf, Hans Herter, Claude Hockenjos und Theo Weller

**Abwesend Nachmittag:**

Rös Graf, Claude Hockenjos und Theo Weller

**Kanzlei:**

Walter Mundschin

**Protokoll:**

Eugen Lichtsteiner, Erich Buser und Hans Artho

**STICHWORTVERZEICHNIS**

|                                                              |                              |
|--------------------------------------------------------------|------------------------------|
| Bau der J2 vom Anschluss Liestal N2 bis Anschluss Liestal Ze |                              |
| Gesetzesinitiative .....                                     | 3043, 3047                   |
| Dringlichkeit, Frage der .....                               | 3042                         |
| Eingaben                                                     |                              |
| E.+E.E. ....                                                 | 3039                         |
| Haltung                                                      |                              |
| J2 .....                                                     | 3042                         |
| Haltung der Regierung                                        |                              |
| Rheinstrasse/J2 .....                                        | 3059                         |
| Investitionsbeitrag                                          |                              |
| WBZ .....                                                    | 3041                         |
| Landratsbeschluss .....                                      | 3039, 3040, 3042, 3058, 3059 |
| Mitteilungen .....                                           | 3039                         |
| Pers.Vorstösse, Begründung .....                             | 3046                         |
| Pro Ergolz, T 2 Weiterbau Nein                               |                              |
| Petition .....                                               | 3043, 3059                   |
| Projekt im unteren Ergolztal                                 |                              |
| J2 .....                                                     | 3043, 3047                   |
| Traktandenliste, zur .....                                   | 3039                         |
| Überweisungen des Büros .....                                | 3047                         |
| Zivilstandswesen                                             |                              |
| Revision .....                                               | 3040                         |

**TRAKTANDEN**

1. 95/13  
Bericht der Petitionskommission vom 19. Januar 1995:  
Eingaben E. + E.E.  
*gemäss Antrag Petitionskommission*  
*beschlossen* 3039
  2. 94/203  
Berichte des Regierungsrates vom 18. Oktober 1994 und  
der Justiz- und Polizeikommission vom 26. Januar 1995:  
Entwurf zu einer Revision des Dekretes vom 11. Novem-  
ber 1991 über das Zivilstandswesen  
*beschlossen* 3040
  3. 94/273  
Berichte des Regierungsrates vom 13. Dezember 1994  
und der Umwelt- und Gesundheitskommission vom 26.  
Januar 1995: Investitionsbeitrag an die Anlagekosten  
des Wohn- und Bürozentrums für Körperbehinderte,  
Reinach  
*beschlossen* 3041
  4. 94/144  
Berichte des Regierungsrates vom 21. Juni 1994 und der  
Bau- und Planungskommission vom 26. Januar 1995:  
Generelles Projekt im unteren Ergolztal sowie Kantonale  
Gesetzesinitiative für den Bau der J2 vom Anschluss  
Liestal N2 bis Anschluss Liestal Zentrum  
*gemäss Antrag Kommission*  
*beschlossen* 3043/3047
  - 4a. 95/25  
Interpellation von Edith Stauber vom 6. Februar 1995:  
Unklare Haltung der Regierung in der Frage Rheinstrasse/J2  
*erledigt* 3059
  5. 95/12  
Bericht der Petitionskommission vom 19. Januar 1995:  
Petition Pro Ergolz, T 2 Weiterbau Nein  
*gemäss Antrag Petitionskommission*  
*beschlossen* 3043/3059
- Die folgenden Traktanden wurden nicht behandelt:**
6. 94/206  
Motion von Roland Laube vom 20. Oktober 1994: Er-  
mittlung des strukturellen und konjunkturellen Defizites
  7. 94/200  
Interpellation von Edith Stauber vom 22. September  
1994: Telefonbuchhalterische Kantonstrennung durch  
die Telecom PTT. Antwort des Regierungsrates
  8. 94/225  
Motion von Ruth Heeb-Schlienger vom 31. Oktober  
1994: Aufnahme einer Regelung gegen sexuelle Belästi-  
gung (unerwünschte sexuelle Annäherungsversuche  
jeder Art in Form von Gesten, Äusserungen, körperli-  
chen Kontakten; abfällige sexuelle Anspielungen oder  
sexistische Bemerkungen) ins Beamtenrecht und die  
öffentlich-rechtlichen Anstellungsverhältnisse
  9. 94/226  
Motion der SP-Fraktion vom 31. Oktober 1994: Aner-  
kennung der Kinderbetreuungskosten als Gewinnungs-  
kosten im Steuerrecht
  10. 94/241  
Motion von Danilo Assolari vom 10. November 1994:  
Steuerliche Entlastung der natürlichen Personen nach  
Annahme des Gewässerschutzgesetzes
  11. 94/242  
Motion von Danilo Assolari vom 10. November 1994:  
Milderung der unsozialen Auswirkungen der Gebühren-  
erhebung nach dem Verursacherprinzip
  12. 94/247  
Postulat von Thomas Gasser vom 10. November 1994:  
Entwicklung der Finanztransfers zwischen den beiden  
Kantonen BS/BL und deren Finanzgebahren
  13. 94/245  
Postulat der FDP-Fraktion vom 10. November 1994:  
Reorganisation und Privatisierung der amtlichen Ver-  
messung im Kanton Basel-Landschaft
  14. 94/252  
Interpellation von Esther Aeschlimann vom 10. Novem-  
ber 1994: Impfen der Kinder in der Schule / Impfschutz  
von Kindern und Erwachsenen. Schriftliche Antwort  
vom 13. Dezember 1994
  15. 94/227  
Motion von Peter Brunner vom 31. Oktober 1994: Ver-  
bindlicher kantonaler Minimallohn
  16. 94/249  
Postulat von Peter Brunner vom 10. November 1994:  
Förderung des preisgünstigen Wohnungsbaues
  17. 94/231  
Postulat von Danilo Assolari vom 31. Oktober 1994:  
Unterschutzstellung der Alten Schmiede Ziefen
  18. 94/228  
Postulat von Gerold M. Lusser vom 31. Oktober 1994:  
Bewilligungspflicht für den Erwerb von Farbspraydosen
  19. 94/243  
Postulat von Verena Burki-Henzi vom 10. November  
1994: Tarifmassnahmen beim Tarifverbund Nordwest-  
Schweiz
  20. 94/248  
Postulat von Alfred Zimmermann vom 10. November  
1994: Eggflue-Tunnel: Flankierende Massnahmen für  
die Ortsdurchfahrt Grellingen

Nr. 2399

**MITTEILUNGEN**

LANDRATSPRÄSIDENT **ROBERT SCHNEEBERGER** gratuliert Robert Piller zum 60. Geburtstag.

*Für das Protokoll:  
Eugen Lichtsteiner, Protokollsekretär*

\*

Nr. 2400

**ZUR TRAKTANDENLISTE**

LANDRATSPRÄSIDENT **ROBERT SCHNEEBERGER** teilt mit, dass die Traktanden 4 (94/144) und 5 (95/12) zusammen behandelt werden.

**PETER TOBLER** beantragt, die Motion 95/17 *Zeitliche Reduktion des Verkehrssteuerrabatts* mit den beiden erwähnten Traktanden zu behandeln. – Die Motion wurde erst an der letzten Sitzung eingereicht, weshalb ich noch einige Worte dazu sagen möchte. Sehr oft ist die Erarbeitung eines Vorschlages ein iterativer Prozess, es braucht eben länger, bis eine gute Idee kommt. Andererseits meine ich, dass die Motion auf den Tisch gehört; die Finanzierung dieser Vorlage ist nun mal ein Kernstück der Diskussion.

**ANDREA STRASSER:** Die Motion ist im letzten Moment eingereicht worden, doch handelt das Thema von altbekannten Problemen (Finanzen), die Motion hätte also durchaus früher eingereicht werden können. Mit diesem Vorschlag, so meint die Fraktion der SP, werden die Finanzprobleme nicht ausreichend gelöst. Dem Antrag Tobler ist nicht zuzustimmen.

**DANILO ASSOLARI:** Die CVP kann der Traktandierung zustimmen. Der Ansatz scheint interessant zu sein.

**EDITH STAUBER:** Die Grünen schliessen sich an; sie werden aber noch einen Antrag des Inhalts stellen, dass die J2 nur dann gebaut werden darf, wenn die Sondersteuer auch in Kraft tritt.

**WILLI BREITENSTEIN** ist der Ansicht, man müsste darüber debattieren, der Frage sei so oder so nicht auszuweichen.

**PETER NIKLAUS:** Es ist schlechter politischer Stil, kurz vor den Wahlen mit dieser Motion in den Landrat zu kommen. Zudem: Würde die Motion angenommen, ist die Finanzierung noch längst nicht erledigt.

**ROGER MOLL:** Es soll nicht "Küngelipolitik" gemacht werden, sondern effiziente Politik; es soll nicht zimal über das gleiche Thema gesprochen werden, sondern nur einmal.

://: Dem Antrag auf Aufnahme der Motion auf die Traktandenliste wird mit 49 Stimmen (bei einem Quorum von 56 Stimmen) nicht entsprochen.

*Für das Protokoll:  
Eugen Lichtsteiner, Protokollsekretär*

\*

Nr. 2401

**1. 95/13  
Bericht der Petitionskommission vom 19. Januar 1995: Eingaben E. + E.E.**

Kommissionspräsidentin **ELISABETH NUSSBAUMER** erläutert den Bericht der Petitionskommission und meint: Unter die Angelegenheit soll endlich ein Strich gezogen werden.

Keine Wortmeldungen.

://: Die Anträge der Petitionskommission werden einstimmig angenommen.

**Landratsbeschluss  
betreffend Eingaben E. + E. E.**

Vom 6. Februar 1995

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Landrat stellt fest, dass die Beschwerde gegen den Ombudsman jeglicher Berechtigung entbehrt, und tritt deshalb nicht darauf ein.
2. Mit der Kenntnisnahme des Berichts des Ombudsmans vom 13. September 1993 betrachtet der Landrat die Angelegenheit der Bf E. + E. E-R als endgültig abgeschlossen.
3. Auf allfällige weitere Eingaben der Bf wird nicht mehr eingetreten.

Verteiler:

- Familie E. + E. E.
- Finanz- und Kirchendirektion, Steuererlass (Reiner Berg)
- Ombudsman (mit Bericht 95/13)
- Landeskanzlei (mit Akten) (bu)

*Für das Protokoll:  
Eugen Lichtsteiner, Protokollsekretär*

\*

Nr. 2402

**2. 94/203  
Berichte des Regierungsrates vom 18. Oktober 1994 und der Justiz- und Polizeikommission vom 26. Januar 1995: Entwurf zu einer Revision des Dekretes vom 11. November 1991 über das Zivilstandswesen**

Kommissionspräsident **LUKAS OTT** verweist auf den Kommissionsbericht.

**JACQUELINE HALDER** erklärt sich im Namen der SP-Fraktion mit § 2 und § 29 einverstanden, bemängelt jedoch § 36: Die SP stellt den Antrag, wieder die ursprünglich vorgesehenen Gebühren (50-300 Fr.) aufzunehmen.

**ERNST SCHÄFER:** Die Prüfung von Unterlagen und Dokumenten sind sehr aufwendig. Die Anliegen der Zivilstandsämter Binningen und Liestal-Seltisberg sollen ernst genommen werden. Die Änderungen sind zu genehmigen.

**WILLY GROLLMUND:** Die SVP stimmt den Anträgen zu. Das Verursacherprinzip muss auch hier angewendet

werden. Zum Teil kommen die Gesuchsteller quasi aus dem Busch, was den Aufwand enorm macht.

**ALEX JEITZINER:** Die CVP ist einstimmig für die Anträge der Vorlage, inkl. Erhöhung der Gebühren.

**RETO IMMOOS:** Die SD stimmen der Vorlage zu. Ein weiterer Schritt zur Integration des Laufentals in unseren Kanton ist damit getan. Wir begrüßen auch, dass gesetzliche Grundlagen geschaffen werden, um den vermehrten Aufwand bei der Prüfung ausländischer Dokumente auch mit grösseren Gebühren abzudecken.

**ALFRED ZIMMERMANN:** Die Grünen finden die Erhöhung der Gebühren nicht in Ordnung, obwohl sie gerechtfertigt sind: Warum nur ausgerechnet bei diesem einzelnen Punkt und nicht auch anderswo? Man sollte die Gebühren insgesamt überprüfen und sie später zusammen erhöhen.

REGIERUNGSRAT **ANDREAS KOELLREUTER:** Vor bald drei Jahren gab mir der Landrat den Auftrag, eine Totalrevision des Dekrets vorzulegen, doch ist der Widerstand in Kreisen der Zivilstandsbeamten zu gross. – Ich hoffe, dass es im Zusammenhang mit der Gemeindeinitiative möglich sein wird, eine Änderung herbeizuführen. Allerdings kann nicht verschwiegen werden, dass die Gemeindeinitiative alles will, nur nicht die Aufgabenteilung: Der Kanton soll zwar die Zivilstandsämter führen und bezahlen; sofern sich eine Gemeinde aber entscheidet, ihr Zivilstandsamt selbst zu führen, erwartet sie trotzdem, dass der Kanton dafür aufkommt. So geht es aber nicht. – Zum Gebührenrahmen: Nach der Behandlung in der Kommission untersuchten wir nochmals die Erhöhung der Gebühren und stellten fest, dass mit der Erhöhung eine Kostendeckung erreicht wird.

Keine weitere Wortmeldungen.

://: Der Antrag der SP bzw. der Grünen (§ 36 in der Fassung des Regierungsrates [50-300 Fr.] stehen zu lassen) wird eindeutig abgelehnt.

://: Der Änderung des Dekrets wird grossmehrheitlich zugesprochen.

### **Landratsbeschluss betreffend Dekret über das Zivilstandswesen**

*Änderung vom 6. Februar 1995*

*Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:*

#### **I.**

*Das Dekret vom 11. November 1991 über das Zivilstandswesen wird wie folgt geändert:*

#### **§ 2 Absatz 1 Ziffern 40-48**

- 40. Dittingen-Blauen
- 41. Duggingen
- 42. Grellingen-Nenzlingen
- 43. Laufen
- 44. Liesberg
- 45. Roggenburg
- 46. Röschenz-Burg im Leimental
- 47. Wahlen-Brislach
- 48. Zwingen

#### **§ 20 Teuerungszulage**

*Für die Anpassung der Entschädigungen gemäss §§ 16-18 und 19 Absatz 2 an die Teuerung gilt die Rege-*

*lung des Dekrets vom 17. Mai 1979 zum Beamtengesetz über die Teuerungszulage der Beamten des Kantons.*

#### **§ 36 Absatz 1 Buchstabe b Ziffer 3**

*3. Prüfung ausländischer Dokumente vor dem Eheverkündverfahren und Auskunft über deren Ergänzung bei einem Arbeitsaufwand, der wesentlich höher ist als der Aufwand für die Prüfung inländischer Dokumente* 150-300 Fr.

#### **II.**

*Der Regierungsrat beschliesst das Inkrafttreten dieser Änderungen. Sie bedürfen der Genehmigung des Bundes.*

*Für das Protokoll:*

*Eugen Lichtsteiner, Protokollsekretär*

\*

Nr. 2403

#### **3. 94/273**

#### **Berichte des Regierungsrates vom 13. Dezember 1994 und der Umwelt- und Gesundheitskommission vom 26. Januar 1995: Investitionsbeitrag an die Anlagekosten des Wohn- und Bürozentrums für Körperbehinderte, Reinach**

Kommissionspräsident **THOMAS GASSER** erläutert den Kommissionsbericht.

**ESTHER AESCHLIMANN** lobt das WBZ, das aus der Region nicht mehr wegzudenken sei, und wo man den Eindruck erhalte, dass sich die Bewohner wohl fühlen können. – Die zum Teil sehr schwer behinderten Menschen gehören zu Reinach wie alle anderen auch. Immer wieder gilt es, sich in Erinnerung zu rufen, dass in unserer Gesellschaft körperbehinderte Menschen viel besser akzeptiert sind als geistig Behinderte oder psychisch Kranke. Die Arbeit des WBZ ist als grossartig zu bezeichnen.

**PETER JENNY:** Zur Bedeutung der Institution WBZ muss nichts weiter gesagt werden, ich möchte aber meine Anerkennung für die Idee und deren Durchführung ausdrücken. – Auch auf dem Gebiet der Behindertenbetreuung hat man gesehen, dass die Zahl der Behinderten in einem relativ guten körperlichen Zustand zu jenen, die schwer geschädigt sind, abnehmend ist. Dies hat zur Folge, dass mit dem Neubau nicht nur eine grössere Möglichkeit zur Aufnahme solcher Menschen geschaffen wird, sondern dass auch Räume vorgesehen werden müssen, wo Behinderte einer produktiven Tätigkeit nachgehen können, etwas, das sein muss. – Die Einnahmen aus den dort geleisteten Arbeiten gehen in den letzten Jahren zurück, auch konjunkturbedingt, doch sei angefügt, dass Betriebe, die dem WBZ Aufträge geben könnten, etwas vermehrt das WBZ berücksichtigen sollten. – Der Kanton lässt dem WBZ zur Zeit 650'000 Franken Betriebsbeiträge zukommen. Wie dies in Zukunft aussehen soll, kann jetzt noch nicht gesagt werden, doch werden die Betriebsbeiträge auf die Länge wohl eine grössere Bedeutung haben für unsere Finanzen. – In Anbetracht der grossen Leistungen des WBZ und seiner Aufgabe, die es dem Kanton abnimmt, ist die FDP-Fraktion einstimmig einverstanden, den Investitionsbeitrag zu leisten.

**GEROLD LUSSER:** Die CVP-Fraktion steht einstimmig hinter dieser Vorlage. – Ein gewagtes Experiment konnte in 20 Jahren erfolgreich umgesetzt werden. Das WBZ lässt sich nicht mehr wegdenken. Sowohl Leitung wie Institution sind nicht stehengeblieben, es hat eine enorme Entwicklung stattgefunden, die derart aktuell ist, dass es heute gilt, etwas in die Zukunft zu blicken; das vorliegende Projekt ist kein zukunftsorientiertes Projekt, sondern es kann höchstens die aktuellen Bedürfnisse befriedigen. – Körperlich behindert zu sein, ist ein schweres Handicap in unserer Gesellschaft. Wir müssen diesen Menschen eine sinnvolle Existenz ermöglichen. – Es gibt Phasen, wo solche Behinderte vorübergehend mehr Sorge und Pflege brauchen. Da hat das WBZ neue Dimensionen eröffnet. Es ist eine Bereicherung unserer Region, wenn hier neue Wege beschritten wurden. Ärztliche Beobachtungen und Erfahrungen der Leitung haben ergeben, dass das WBZ ein Unikat darstellt. Verglichen mit staatlichen Institutionen, auch im Ausland, zeichnet sich das WBZ durch einen eigenen Charakter aus. Es ist eine private Institution, die vom Staat unterstützt wird. Diese Zusammenarbeit ist fruchtbar und soll weiter gedeihen. – Psychologisch gesehen muss der Gedanke, dass Behinderte einen positiven Stellenwert in unserer Gesellschaft haben müssen, weiterverfolgt werden. Der Kredit soll mit Begeisterung gesprochen werden.

**ERNST SCHLÄPFER:** Die SVP/EVP-Fraktion steht voll hinter der Vorlage. – Das WBZ kann nur in den höchsten Tönen gelobt werden. – Die Vorlage ist auch ein Beispiel für ein ausserordentlich geschicktes Vorgehen: Die Beiträge des Kantons an den Betrieb sind genommen worden, gleichzeitig sind Reserven (14 Mio) geschaffen worden, womit man die Freiheit hatte, planen zu können; heute kann der Kanton wieder mit 2,5 Mio einsteigen und mitmachen. Hätte man die Betriebsbeiträge nicht eingefordert und die Reserven nicht geschaffen, stünde man heute anders da und hätte die Freiheit verloren.

**ROLAND MEURY:** Die Grünen anerkennen die guten Leistungen und die wichtige Funktion des WBZ und stimmen der Vorlage zu. Es handelt sich um einen kleinen Beitrag, besonders, wenn man ihn mit jenem vergleicht, der mit dem nächsten Geschäft [J2] zur Diskussion steht. – In der Fraktion stellten sich aber auch kritische Bemerkungen. Folgende Fragen bleiben im Raum stehen: Ist es richtig, eine derartige Konzentration an Plätzen zu schaffen? Würden es jene Menschen nicht vorziehen, auf dezentrale Möglichkeiten zurückgreifen zu können? Passt die grosszügige Wohnung wirklich in ein zukunftsorientiertes Konzept?

**PETER BRUNNER:** Das WBZ ist ein Begriff weit über die Kantonsgrenzen hinaus. Positiv ist, dass der Kanton aufgrund der grosszügig geflossenen Spenden an die Gesamtkosten nurmehr einen kleinen finanziellen Beitrag leisten muss. Es wäre schön, wenn auch andere Institution derart viel Aktivitäten und Engagement an den Tag legen würden, damit gesagt werden könnte, beim Beitrag des Kantons handle es sich um ein Geschenk.

Kommissionspräsident **THOMAS GASSER:** Es handelt sich keinesfalls um ein gerissenes taktisches Vorgehen. Mir ist es lieber, der Kanton gibt 2,5 Mio und der Betreiber kann bauen so wie er es für richtig hält, als wenn der Kanton 40 Mio gibt und dann falsch baut. – Das Betreuungskonzept ist nicht zu unterschätzen. Der Bedarf für die 40 zusätzlichen Stellen ist gegeben.

**GEROLD LUSSER:** Es soll durchaus überprüft werden, was Roland Meury aufgeworfen hat. Gewisse Konzentrierungen, bedingt durch den Gesundheitszustand, wird man in Kauf nehmen müssen. Wohnräume mit bestimmten technischen Einrichtungen sind nicht zu umgehen. Dass es trotzdem gewisse Einheiten geben muss, die nicht unbedingt für immer ein Heim für diese Behinderten darstellen, wird nicht zu umgehen sein. Dieser vorübergehende Charakter wird ebenfalls eingespielen in ein neues Bild, wie man mit diesen Behinderten in der Zukunft neue Wege beschreiten, neue Tätigkeitsfelder eröffnen kann. Wesentlich ist auch, dass es nicht nur eine Wohn-, sondern auch eine Arbeitsgemeinschaft ist.

://: Der Landratsbeschluss wird einstimmig angenommen.

**Landratsbeschluss  
betreffend Investitionsbeitrag an die Anlagekosten des Wohn- und Bürozentrum für Körperbehinderte, Reinach**

Vom 6. Februar 1995

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. An die Anlagekosten des Erweiterungsbaues und der Altbausanierung des Wohn- und Bürozentrum für Körperbehinderte in Reinach wird der Stiftung WBZ, Wohn- und Bürozentrum für Körperbehinderte, ein Investitionsbeitrag von Fr. 2'500'00.- zu Lasten des Kontos Nr. 2725.765.40-007 gewährt, unter dem Vorbehalt der Bewilligung und Subventionierung durch das Bundesamt für Sozialversicherung, Bern. Die Auszahlung erfolgt nach Massgabe der vorhandenen Kredite.
2. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.
3. Das Postulat (88/150) von Landrat Alfred Peter, vom 18. Mai 1988, wird als erfüllt abgeschrieben.

Für das Protokoll:  
Eugen Lichtsteiner, Protokollsekretär

\*

Nr. 2404

**FRAGE DER DRINGLICHKEIT:**

**Dringliche Interpellation von Edith Stauber betreffend unklarer Haltung der Regierung in der Frage Rheinstrasse/J2 (95/25)**

LANDRATSPRÄSIDENT **ROBERT SCHNEEBERGER:** Die Regierung ist bereit, die Interpellation anzunehmen.

**EDITH STAUBER** dankt dafür der Regierung. – Das Volk hat ein Recht darauf zu wissen, ob und wann der Regierungsratsbeschluss zur J2 geändert hat.

**PETER TOBLER** hat nichts dagegen, dass die Regierung diese Fragen beantwortet.

**DANILO ASSOLARI:** Die CVP erklärt sich einverstanden.

**PETER BRUNNER** spricht sich gegen Dringlichkeit aus, bei diesen Fragen handle es sich bloss um einen Wahlkampfgeg.

**WILLI BREITENSTEIN** erklärt sich mit der Behandlung einverstanden.

**PETER NIKLAUS** erachtet die Interpellation als unfair und unanständig, da sich die Fragen auf die persönliche Haltung der Mitglieder des Regierungsrates bezögen. Aber wenn die Regierung die Fragen beantworten will, soll sie es tun.

**ANDREA STRASSER:** Die Meinung der SP-Fraktion geht allerdings dahin, der Dringlichkeit stattzugeben.

://: Bei einem benötigten Quorum von 52 Stimmen wird Dringlichkeit mit exakt 52 Stimmen beschlossen.

*Für das Protokoll:  
Eugen Lichtsteiner, Protokollsekretär*

\*

Nr. 2405

**4. 94/144**

**Berichte des Regierungsrates vom 21. Juni 1994 und der Bau- und Planungskommission vom 26. Januar 1995: Generelles Projekt im unteren Ergolzthal sowie Kantonale Gesetzesinitiative für den Bau der J2 vom Anschluss Liestal N2 bis Anschluss Liestal Zentrum**

**5. 95/12**

**Bericht der Petitionskommission vom 19. Januar 1995: Petition Pro Ergolz, T 2 Weiterbau Nein**

Kommissionspräsident **RUDOLF FELBER** erläutert den Kommissionsbericht der Bau- und Planungskommission.

Kommissionspräsidentin **ELISABETH NUSSBAUMER** erläutert den Bericht der Petitionskommission.

**Regierungsrätin ELSEBETH SCHNEIDER:** Wir werden heute einen wichtigen Entscheid zu treffen haben. Auch ohne Dringliche Interpellation hätte ich auf die dort formulierten Fragen geantwortet. – *Zur Verkehrsentwicklung:* Von 1965 bis 1970 gab es einen stetigen Anstieg des Verkehrs. 1971 ging er zurück (Eröffnung N2); bis 1977 blieb der Werktagverkehr etwa gleich, während er seither wieder stark angestiegen ist. 1994 zählen wir rund 40'000 Fahrzeugen pro Tag.

*Zur Interpellation.*

Frage 1 (Hat der Regierungsrat einen formellen Beschluss gefasst, die weit kostengünstigere 'Variante Rheinstrasse' zugunsten des J2-Vollausbaus aufzugeben?): Nein, ein Beschluss wurde nicht gefasst.

Damit erübrigt sich eine Antwort auf Frage 2 (Wann hat die Regierung allenfalls einen solchen Beschluss gefasst?).

Zur Frage 3 (Wann wird ein allfälliger Beschluss der Öffentlichkeit offiziell bekannt gemacht und begründet?): Er ist nicht notwendig, heute entscheidet der Landrat.

Zur Frage 4 (Ist das 'Kippen' der beiden freisinnigen Regierungsräte mit dem Kollegialitätsprinzip zu vereinbaren?): Die Regierung hat keinen anderen Entscheid getroffen; wir gehen auch heute von der Variante Rheinstrasse aus, die wir Ihnen auch empfehlen.

Zur Frage 5 (Welches ist im gegenwärtigen Zeitpunkt die momentane Haltung der Regierung zur J2/Rheinstrasse?): Sie entspricht meinen weiteren Ausführungen.

Die Frage 6 (Welches ist diesbezüglich die Position jedes einzelnen Mitglieds des Regierungsrates und wie begründet es sein Haltung?): Diese Frage müsste Edith Stauber jedem einzelnen Mitglied des Regierungsrates stellen.

**Ausführungen.**

Für den Ausbau der Rheinstrasse entschied sich die Regierung aus folgenden Punkten: 1. Das Verkehrsproblem wird gelöst (auch für die Anwohner); 2. Die Variante ist wesentlich kostengünstiger; 3. Die Erreichbarkeit wird verbessert; 4. Gewisse Verbesserungen der Umwelt werden erreicht; 5. Das Ortsbild ist besser (Kreisel, Baumallee); 6. Es gibt keine Abkürzungen für Lastwagen; 7. Auch bei der J2 gibt es noch viel Verkehr; die Hochrechnung für das Jahr 2010 geht davon aus, dass wir immer noch rund 26'000 Fahrzeuge auf der Rheinstrasse haben werden; 8. Es ist eine faire Lösung für die Grundeigentümer.

*Zu den Strassenbaukosten (in Mio Franken):*

|                     |     |
|---------------------|-----|
| <b>J2</b>           |     |
| Investition total:  | 248 |
| Bundessubventionen: | 175 |
| Kantonsanteil:      | 73  |
| Betrieb/Unterhalt:  | 3,5 |

|                     |     |
|---------------------|-----|
| <b>Rheinstrasse</b> |     |
| Investition total:  | 124 |
| Bundessubventionen: | 74  |
| Kantonsanteil:      | 38  |
| Betrieb/Unterhalt:  | 1,5 |
| Kosten Dritter:     | 12  |

|                     |    |
|---------------------|----|
| <b>OeV</b>          |    |
| Investition total:  | 35 |
| Bundessubventionen: | 20 |
| Kantonsanteil:      | 14 |
| Betrieb/Unterhalt:  | 11 |
| Kosten Dritter:     | 11 |

An die Kosten für den Betrieb/Unterhalt (jährliche Kosten) wird der Bund nichts mehr beisteuern, sie bleiben also beim Kanton.

*Zu den jährlich anfallenden Kosten:*

|                               |       |
|-------------------------------|-------|
| <b>J2</b>                     |       |
| Nur Betrieb/Unterhalt:        | 3,5   |
| 5% Kapitalkosten auf Brutto:  | 12,4  |
| Unterhalt + Kapital:          | 15,9  |
| Kapital BL + Betrieb/Unterh.: | 7, 15 |

|                               |     |
|-------------------------------|-----|
| <b>Rheinstrasse</b>           |     |
| Nur Betrieb/Unterhalt:        | 1,5 |
| 5% Kapitalkosten auf Brutto:  | 6,2 |
| Unterhalt + Kapital:          | 7,7 |
| Kapital BL + Betrieb/Unterh.: | 3,4 |

|                               |       |
|-------------------------------|-------|
| <b>OeV</b>                    |       |
| Nur Betrieb/Unterhalt:        | 11    |
| 5% Kapitalkosten auf Brutto:  | 1,75  |
| Unterhalt + Kapital:          | 12,75 |
| Kapital BL + Betrieb/Unterh.: | 11,7  |

*Zur UVP:*

Ein Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) muss von den Umweltschutzfachstellen (z.B. Lärm, Luft, Boden usw.) auf seine Stichhaltigkeit hin geprüft werden. Daraus entsteht der eigentliche Prüfbericht. Das ist die abgeschlossene Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). Wir sind dabei wie folgt vorgegangen:

Das Volk beschloss 1988 eine UVP für die J2 und die Rheinstrasse zu machen. Am 12. März 1991 liegt ein UV-Bericht vor (die Basis für die UVP). Am 11. Juni 1991 beschliesst die Regierung das Studium der OeV-Variante.

Am 21. Juli 1992 verlangt eine Volksinitiative die J2 bis 1999. Am 21. Januar 1993 beschliesst der Landrat drei Varianten (inkl. Vergleich der Varianten durch Experten). Am 21. Juni 1994 beschliesst der Regierungsrat den Ausbau der Rheinstrasse. Am 6. Februar 1995 (heute) wird nach dem Beschluss des Landrats die ordentliche UVP durchgeführt. Alle drei Varianten sind 'umweltverträglich'. Im Bereich 'Mensch und Umwelt' war die J2 am besten, gefolgt von der OeV-Variante und dem Ausbau der Rheinstrasse.

**HANSRUEDI BIERI:** Die Experten haben gut gearbeitet, wir haben eine transparente Entscheidungsgrundlage vorliegen. – Die FDP ist der Ansicht, man habe nun lange genug geplant, so dass heute entschieden und – was noch wichtiger ist: endlich gebaut werden kann. Wichtig für unsere Region ist die Erschliessung mit einem funktionierenden Verkehrsnetz, und dass die betroffenen Gemeinden und Anwohner von den unzumutbaren Verhältnissen erlöst werden. – Mit der *Variante 3 (OeV)* werden die Probleme nicht gelöst, das haben mittlerweile alle eingesehen. Wir kennen keinen Ausflugsverkehr und nicht nur Pendlerverkehr, sondern haben es in erster Linie mit einem dynamischen Wirtschaftsgebiet zu tun, das Reserven im Hinterland kennt, womit auch der grosse Schwemmverkehr erklärt ist. Die Industrie, das Gewerbe und Dienstleistungsbetriebe können nicht auf den OeV umsteigen. Der Ausbau des OeV wird ja von der Eidgenossenschaft zur Zeit vorgenommen (Kapazitätsausbau der Bahn): Ob in der Zukunft diese Züge überhaupt bezahlt werden können, bleibt noch offen. Wer das Ziel höher bewertet als den resultierenden Nutzen, der wird die Variante OeV wählen müssen. Doch wenn wir Geld ausgeben, dann wollen wir mehr Nutzen als bei der Variante OeV. – *Zur Variante 2 (Ausbau Rheinstrasse):* Den Lösungsansatz sieht die FDP-Fraktion als sehr beachtlichen Vorschlag an, der bei uns sehr viel Sympathien fand. Je mehr wir uns damit befasst haben, und nicht zuletzt eines Augenscheins wegen, entschieden wir uns aber dagegen. Es stellten sich gewisse Grundsatzfragen, darunter die Umzonungsidee: Hier gilt es darauf zu achten, nicht ein Präjudiz zu schaffen in bezug auf Lärm, Strassen, Bahn usw.: Die Gefahr ist gross, dass wir jeweils sagen würden, das Problem sei nicht lösbar, also müsse man umzonen. Zweifel beschliessen uns auch, ob die Rheinstrasse die UVP schaffen kann. Vorbehalte melden wir an bei den Kosten der Rheinstrasse, die vermutlich einiges höher sein werden als man sie sich heute vorstellt. – *Zur Tunnelvariante:* Sie ist am längsten in Planung und erhielt die meisten Umweltauflagen (weshalb sie auch so teuer wurde). Das Ergebnis, dass sowohl Mensch und Umwelt als auch dem Verkehrsbedürfnis damit am besten gedient sein würde, hat uns bewogen, für diese Variante zu sein. Der angebliche Nachteil (prognostizierter Restverkehr auf der Rheinstrasse) kann uns nicht umstimmen. Es hat niemand etwas davon gesagt, dass ein Ortskern o.ä. entlastet würde, sondern es geht um eine Entflechtung des Durchgangs- und Quellverkehrs. – *Zu den Kosten:* Die Variante 3 würde in einigen Jahren genau so viel kosten wie die beiden anderen Varianten. Entscheiden wir uns für den Ausbau der Rheinstrasse, werden wir eine Verbesserung der schlechteren Verhältnisse erreichen; beim Tunnelbau hätten wir eine Verkehrsachse mehr, weshalb die beiden Varianten nicht direkt vergleichbar sind. Das Projekt kann eigentlich nichts dafür, dass es in eine finanzschwache Periode fällt, es steht bekanntlich seit 15 Jahren im Raum. – *Zum Realisierungszeitpunkt:* Viel wichtiger als die Bauzeit ist der Baubeginn; man sollte damit aufhören, noch mehr Projekte zu prüfen, dies verzögert alles und macht die Leute muff. – *Zu Landabtretungen:* Bei Variante 1 gibt es 15

Eigentümer mit Landabtretungen, bei Variante 2 sind es 90, die überdies nicht nur Land abtreten, sondern auch einen Teil ihrer existentiellen Grundlage (Dienstleistungs-, Gewerbe- und Industriebetriebe). Die FDP möchte diese Betriebe nicht vertreiben, sondern erhalten. Ein Jahre dauernder Landabtretungsprozess wäre nicht zu umgehen, was die Anwälte freuen würde.

*Fazit:* Die FDP-Fraktion ist einstimmig für Variante 1. Die Lösung kann nur der Tunnel sein. Die Variante 1 erfüllt die Anforderungen an Mensch und Umwelt sowie die Verkehrsbedürfnisse am besten; die Investitionen sind langfristig gerechtfertigt; den Anwohnern und dem Wirtschaftsstandort der Region sowie im weiteren Einzugsgebiet wird die Variante 1 am besten gerecht.

**ADRIAN BALLMER:** Die Anwälte werden sich über die Landabtretungsprozesse freuen, zumal der Staat für den Enteigneten, der gratis einen Anwalt beziehen darf, die Kosten übernehmen muss. Unser Staatshaushalt hat strukturelle Probleme, und diese strukturellen Probleme müssen wir in den Griff bekommen. Das Problem ist nicht, dass wir zu wenig Steuern zahlen - im Gegenteil: wir müssen mittel- und längerfristig die Staatsquote wieder senken. Die Staatsquote ist das Verhältnis zwischen Staatsausgaben und Bruttosozialprodukt, ist also ein Masstab für das Gewicht des Staates innerhalb der Volkswirtschaft, und sie stieg im Kanton Basel-Landschaft auf etwa 15% (R 1992). Das Problem liegt also nicht beim Ertrag von zurzeit gut 1.7 Milliarden Franken, sondern beim Aufwand - und zwar beim Wachstum der gebundenen Ausgaben der Laufenden Rechnung. Wir dürfen den Staatshaushalt nicht kurzfristig sanieren wollen, indem wir die notwendigen Investitionen unterlassen. Ich sage ausdrücklich die notwendigen Investitionen. Wir nutzen Investitionen, die Generationen vor uns geschaffen haben. So wie wir den Wert früherer Investitionen verzehren, müssen wir auch neue, volkswirtschaftlich produktive Investitionen schaffen. Wenn wir von Sanierung des Staatshaushaltes reden, meinen wir also nicht, dass wir keine neuen Aufgaben anpacken können - im Gegenteil. Wir müssen Prioritäten setzen, und Prioritäten setzen, heisst entscheiden, was liegen bleiben muss, damit wir neue, volkswirtschaftlich produktive Aufgaben zeitgerecht erfüllen können.

Wenn wir uns für die Realisation der J2 einsetzen, ist dies kein Widerspruch zu unserer Finanzpolitik. Denn zu den günstigen Rahmenbedingungen für die Wirtschaft gehört auch, dass die öffentliche Hand ihre volkswirtschaftlich produktiven Investitionen zeitgerecht realisiert. Zu diesem volkswirtschaftlich produktiven Investitionen gehören Ausbildung (wie UNI-Vertrag) ebenso wie Infrastrukturaufgaben (wie J2).

Für die Zukunft unseres Wohn- und Wirtschaftsraumes ist eine leistungsfähige Strassenverbindung ins untere Baselbiet und nach Basel von existentieller Bedeutung. Die Tunnel-Variante löst die Verkehrsprobleme längerfristig - im Gegensatz zur Variante 2 - und dies ist schliesslich der Sinn der Investition. Ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis ist deutlich günstiger; es stehen zwei statt einer Achse zur Verfügung; Mensch und Umwelt werden vor Immissionen besser geschützt. Die Gemeinderäte der betroffenen Gemeinden Frenkendorf, Füllinsdorf, Liestal und Pratteln sind übereinstimmend überzeugt, dass nur die Tunnelvariante eine zukunftsweisende Lösung des akuten Verkehrsproblems zwischen Liestal und der Hülften bringt. Mit einer billigeren Variante, die das Problem nicht löst, lässt sich nicht sinnvoll sparen. Aber die bessere Lösung muss auch finanziert werden können - und sie kann finanziert werden.

Die Investitionstranchen machen bei der Variante 2 jährlich im Schnitt 9.4 Mio. Franken aus, bei Variante 1 sind es 10.5 Mio. Franken, dies bei einem Netto-Investitionsvolumen von etwa 170 Mio. Franken in den Jahren 1994 und 1995. Wenn man will, hat dies Platz im Investitionsvolumen.

Damit die vom Volk gutgeheissene Umfahrung Sissach und der dringend notwendige Bau der J2 im Unteren Ergolzthal nicht finanzpolitisch gegeneinander ausgespielt werden und um der angespannten Lage der Staatsfinanzen gebührend Rechnung zu tragen, haben wir die Motion zum Verkehrsabgaben-Rabatt eingereicht. Für 1995 sind Einnahmen aus den Verkehrsabgaben von 54.9 Mio. Franken budgetiert; dies entspricht 80%, weil das Volk seinerzeit den 20%igen Rabatt angenommen hat. Der Rabatt macht also jährlich 13.7 Mio. Franken aus. Mit dem halben Rabatt - also 7 Mio. Franken jährlich - liesse sich die Differenz zwischen Variante 1 und Variante 2 von 36 Mio. Franken in fünf Jahren zahlen. Der halbe Rabatt macht im Schnitt 40 Franken jährlich aus. Wir erwarten, dass den Automobilisten die J2 diese zeitlich befristete und nur teilweise Aufhebung des Verkehrsabgabe-Rabatts wert ist.

Mit einer Verknüpfung von J2 - Baubeschluss und Verkehrsabgaben - Motion sind wir nicht einverstanden. Wir wollen, dass dem Volk beide Beschlüsse gleichzeitig vorgelegt werden, damit sind sie politisch verknüpft - juristisch wollen wir sie nicht verknüpfen.

Eine Verknüpfung ist juristisch fragwürdig, wegen Einheit der Materie und vor allem ist dies politisch fragwürdig, weil der Stimmbürger damit bevormundet wird. Es sind auch andere Finanzierungsinstrumente denkbar. Wir sind für die Motion, aber gegen Verknüpfung.

**DOMINIC SPEISER:** In unserer Fraktion erlauben wir unterschiedliche Meinungen, wobei der Handlungsbedarf unbestritten ist, sowohl was den Anwohner als auch den Verkehrsteilnehmer betrifft. - Die Vorlage ist gut vorbereitet, sowohl von der Regierung wie vom Landrat. Auch die Verwaltung und die Ingenieure haben alle drei Varianten gut vorgestellt und ausgearbeitet. - Nach sorgfältiger Diskussion in unserer Fraktion haben sich drei Meinungen herausgebildet:

1. Der Entscheid darf nicht kurzfristig auf die momentane Lage der Kantonsfinanzen gründen, die Tunnelvariante sei langfristig die einzig richtige Lösung.
2. Der Ausbau der Rheinstrasse sei eine angemessene Lösung mit viel Optionen für die Zukunft.
3. Verkehrsprobleme sind mit Strassenbau nicht lösbar. Mit der Förderung des OeV muss endlich ernst gemacht werden.

Klar war, dass ein politischer Entscheid getroffen werden müsse.

Gegen den Tunnelbau spricht, dass die Prognosen unwahrscheinlich sind, was das Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren betrifft. Wie Prof. Lauer von der ETH, der sich ausschliesslich mit Prognosen befasst, sagt: "Prognosen sind schwierig, vor allem, wenn sie von der Zukunft handeln". Diese Meinung teilen wir auch. Je nach Standort des Prognostikers sieht auch die Prognose aus, die sich auf verschiedene Parameter bzw. deren Analyse abstützt. Ändert ein Parameter, wird die schönste Prognose hinfällig. Ein Beispiel aus der jüngsten Zeit: Die hohen Entsorgungskosten für Sondermüll haben ihre Lenkungsfunktion erfüllt, da es den Produzenten billiger kommt, Sondermüll zu vermeiden, als ihn entsorgen zu lassen. Auf diese einfache Rechnung hat die Industrie viel schneller reagiert als erwartet, was auch die Bundesplaner überrascht hat, die ihre Prognosen von 1988 seit einiger Zeit nach unten korrigieren. - Verschiedene verkehrsrelevante Parameter werden Ände-

rungen provozieren: Zur Diskussion stehen Lenkungsabgaben (CO<sub>2</sub>); die Telekommunikation nimmt rasant zu; und schliesslich geben wir uns alle Mühe, die Siedlungsstrukturen zu verbessern, nicht zuletzt deswegen, um den Verkehr rückläufig zu gestalten. Wir brauchen also angemessene, der Entwicklung anpassbare Lösungen, und zwar optimale, nicht maximale.

Gegen die Tunnelvariante spricht auch, dass trotz grösserer Aufwendungen die Rheinstrasse immer noch zu stark befahren ist; nicht zu vergessen dabei: Wir suchen eine Lösung für Spitzenzeiten, weshalb die Tunnelvariante eindeutig zu gross ist. Und ein weiterer Grund, der gegen die Tunnelvariante spricht: Die Kosten (bzw. der Mehraufwand von 124 Mio gegenüber der Variante 2) sind oder werden zu hoch; es gilt die Faustregel: Je teurer Neuanlagen im Strassenbau zu stehen kommen, desto teurer werden die Unterhaltsausgaben ausfallen, was auch Regierungsrätin Schneider aufgezeigt hat. Und die Unterhaltszahlungen werden mit keinem Bundes-Rappen unterstützt.

Gegen die *Variante 3 (OeV)* spricht sich eine grosse Minderheit der Fraktion aus: Man traut dem skizzierten Oeko-Szenario nicht ganz, es scheint zu optimistisch zu sein. Ein weiterer Grund ist, dass die Leistungen von Lastwagen im Nahverkehr vom OeV nicht erbracht werden können.

Für die *Variante 2* spricht: Sie ist ein Gesamtkonzept mit raumplanerischen Optionen; es stehen Verbindungsstrassen zu oberen Quartieren von Füllinsdorf zur Diskussion; Umzonungen in Gewerbezonon vermindern Lärmbelästigung; Umzonungen wären à la longue möglich, Wohnzonon an bester Verkehrslage könnten Ersatz schaffen. - Die Variante 2 enthält also sowohl städteplanerisches wie raumplanerisches Potential. - Sie kann in Etappen gebaut werden. Damit kann die Finanzierung des gesamten Bauwerks in Beträge aufgeteilt werden, die im Rahmen des laufenden Budgets tragbar wären. - Die neuralgischen Punkte (z.B. Knoten Baslerstrasse und Liestalerstrasse) können vorgezogen werden. Da der Stau auf der Rheinstrasse hauptsächlich an den Einmündungen Baslerstrasse und Mühlerainstrasse entsteht, wären diese ersten Massnahmen sehr wirkungsvoll. - Jeder etappenweise erstellte Abschnitt kann unmittelbar in Betrieb genommen werden und bringt sofort einen gewissen Nutzen. - Der natur- und umweltschützende Aspekt spricht auch dafür (Renaturierung). Grosse Strassen produzieren grossen Verkehr, grosser Verkehr grosse Emissionen - dieser Grundsatz stimmt auf jeden Fall.

Nach sorgfältiger Prüfung kommt die SP-Fraktion zum Schluss, den Vorzug einer optimalen Lösung zu geben, nicht einer maximalen Tunnelvariante.

*Für das Protokoll:  
Eugen Lichtsteiner, Protokollsekretär*

\*

**BEGRÜNDUNG DER PERSÖNLICHEN VORSTÖSSE**

Nr. 2406

95/25

Interpellation von Edith Stauber: Unklare Haltung der Regierung in der Frage Rheinstrasse/J2 (s. auch Nr. 2404 u. 2419)

Nr. 2407

95/26

Motion von Barbara Fünfschilling-Gysin: Mehr Organisationsfreiheit an den Volksschulen

Nr. 2408

95/27

Motion von Danilo Assolari: Leistungsauftrag für die Verwaltungstätigkeit

Nr. 2409

95/28

Postulat von Franz Ammann: Aufhebung einer Geschwindigkeitsbegrenzung zwischen Grellingen und Zwingen (Chessiloch)

Nr. 2410

95/29

Postulat von Peter Brunner: Mehr Transparenz der KJPD-Gutachten bei Ehescheidungen mit Kindern

Nr. 2411

95/30

Postulat der Fraktion der Grünen und der SP-Fraktion: Kantonale Einführungsregelung bei den Zwangsmassnahmen im Ausländerrecht

Nr. 2412

95/31

Interpellation von Ruth Greiner: Selbsthilfe-Organisation "Le Patriarche"

Nr. 2413

95/32

Interpellation von Peter Brunner: Kauf des ABB-Areals in Münchenstein durch den Kanton Baselland.

Nr. 2414

95/33

Schriftliche Anfrage von Barbara Fünfschilling-Gysin: PG-Reform

Nr. 2415

95/34

Schriftliche Anfrage von Heidi Portmann: Notstandssystem im AKW Beznau

Nr. 2416

95/35

Schriftliche Anfrage von Hildy Haas-Graf: Steinbruch-Konzept Kanton Solothurn

#### **Zu allen Vorstössen keine Wortmeldung.**

*Für das Protokoll:  
Eugen Lichtsteiner, Protokollsekretär*

\*

Nr. 2417

#### **ÜBERWEISUNGEN DES BÜROS**

Landratspräsident **ROBERT SCHNEEBERGER** gibt Kenntnis von folgenden Überweisungen:

95/23

Bericht des Regierungsrates vom 31. Januar 1995: Strassennetzplan der Region Laufental; **an die Bau- und Planungskommission.**

95/24

Bericht des Regierungsrates vom 31. Januar 1995: Einrichtung eines Schiesskellers für die Polizei BL in den Verwaltungsbauten Gutsmatte Liestal (Ergänzung zur Baukreditvorlage 92/109 betreffend die Verwaltungsneubauten); **an die Justiz- und Polizeikommission.**

Schreiben von E. und E. Egli-Röthinger, Binningen, vom 20. Januar 1995; **Auf das Schreiben wird gemäss heutigem Landratsbeschluss nicht eingetreten.**

*Für das Protokoll:*

*Erich Buser, Protokollsekretär*

\*

Nr. 2418

#### **4. 94/144**

**Berichte des Regierungsrates vom 21. Juni 1994 und der Bau- und Planungskommission vom 26. Januar 1995: Generelles Projekt im unteren Ergolzthal sowie Kantonale Gesetzesinitiative für den Bau der J2 vom Anschluss Liestal N2 bis Anschluss Liestal Zentrum**

**JACQUELINE HALDER** spricht für eine respektable Mehrheit der SP-Fraktion, die sich für Variante 3 "Ausbau des öffentlichen Verkehrs" entschieden habe, eine Variante, die von manchen offenbar nicht so genau studiert worden sei: Der Umstieg auf das öffentliche Verkehrsmittel ist für alle Leute möglich bis auf jene, die schwere Gegenstände zu transportieren haben oder körperlich behindert sind. Dank des Adler-Tunnels und des Ausbaus des Bahnhof SBB wird der Zugverkehr Basel-Liestal auf einen Viertelstunden-Takt und von Liestal an aufwärts auf einen Halbstunden-Takt verdichtet werden können. Es bestehen attraktive Busverbindungen, die noch ausgebaut und ausgedehnt werden können, z.B. auf die schlecht erschlossene Strecke zwischen Liestal und Pratteln. Ferner werden auf der Rheinstrasse separate Busspuren eingeführt und in den Gemeinden Frenkendorf, Liestal und Lausen "Park and ride"-Stationen für abseits Wohnende errichtet.

Für viele andere Leute und mich handelt es sich bei Variante 3 um eine gute und praktikable und nicht um eine visionäre Lösung, für die - wie in einer Zeitung und auch im Kommissionsbericht behauptet wird - die Zeit noch nicht reif sei. Gerade jetzt, da es noch keine Lenkungsabgaben, keine Kostenwahrheit im Verkehr und dergleichen gibt, ist es an der Zeit, eine Wende einzuleiten und damit aufzuhören, künftige Generationen die verheerenden Folgen ungebremsten Wirtschaftswachstums und grenzenloser Mobilität ausbaden zu lassen. Das Zitat, dass wer Strassen säe, Verkehr ernten werde, trifft den Nagel auf den Kopf. Wir haben viel Lärm und

eine Luft, die viele, vorallem alte Leute und Kinder, krank macht, wir haben viele Tote auf den Strassen und noch viel mehr Schwerverletzte, wir haben einen bedrohlichen Rückgang von Pflanzen- und Tierarten und ein Klima, das je länger, desto mehr dem entspricht, was die Klimaforscher als "Treibhaus"-Klima und als Katastrophe der Zukunft bezeichnen. In der Basler Zeitung vom 2. Februar 1994 war vom *wärmsten Jahr der Basler Messgeschichte* die Rede, aber in den letzten zwanzig Jahren haben sich solche Rekordjahre mit monatelangen Trockenperioden einerseits und grossen Überschwemmungen andererseits weltweit gehäuft. Sollten Sie dem subjektiven Eindruck erlegen sein, dass es schon immer derart extreme Wetterlagen gegeben habe, so fragen Sie die Versicherungen, die Ihnen etwas ganz anderes sagen werden, denn die Schadenssummen sind in jüngster Vergangenheit exponentiell angestiegen!

Mit dem Umweltschutzgesetz, der Luftreinhalte- und der Lärmschutzverordnung, dem Luftreinhalteplan beider Basel, der Klimakonvention von Rio, der auch die Schweiz beigetreten ist, verfügen wir über geeignete Instrumente, um der Fehlentwicklung entgegenzuwirken, nur müsste man sich ihrer bedienen. Im Vorwort zum Luftreinhalteplan beider Basel aus dem Jahre 1990 wurde festgestellt, dass technische Verbesserungen im Verkehr nicht ausreichen und man deshalb längerfristig nicht darum herum kommen werde, für eine bessere Luft auch das eigene Verhalten zu ändern und einige Vorstellungen von Wohlstand und Lebensqualität zu überprüfen. Etwas weiter hinten hiess es: *"Da jede neue Strasse, besonders jede Hochleistungsstrasse die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Individualverkehrs erhöht, ist aus lufthygienischer Sicht äusserste Zurückhaltung gegenüber Strassenneubauten geboten."* Diese Aussage gilt sowohl für die "J2"-Variante als auch für den Ausbau der Rheinstrasse. Im Jahresprogramm des Regierungsrats für das Jahr 1995 steht: *"Zur weiteren Verbesserung der Luftqualität sind jedoch weniger neue Massnahmen gefragt, vielmehr ist die konsequente Umsetzung der Massnahmen des Luftreinhalteplans beider Basel erforderlich."*

Nun stehen meine Fraktion und die Grünen mit der Forderung, man müsse endlich einmal umdenken, nicht allein da, denn auch die CVP soll laut einem Zeitungszitat folgendes ausgesagt haben: *"... Mit der Reduktion des motorisierten Verkehrs können auch Luftschadstoffe abgebaut werden ..."* und *"... Um das Umsteigen zu erleichtern, ist der öffentliche Verkehr zu fördern ..."* Bau- und Umweltschutzdirektorin Elsbeth Schneider wurde wie folgt zitiert: *"... Aber wenn wir weiterhin solche Sommer haben wie 1994, dann kommen wir nicht darum herum, etwas zu unternehmen. Grosses Gewicht werden dabei die Bemühungen haben, die Bevölkerung zum Umdenken in Sachen Mobilität zu bewegen ..."* und *"... Aber, fragt sie sich, wie lassen sich künftig Ozonalarme verhindern, wenn die Bevölkerung den Individualverkehr nach wie vor über alles andere stellt?"* Sicher nicht, indem man neue Strassen baut! In Wahlkampfzeiten haben viele Leute Mühe, sich an frühere Aussagen zu halten.

Nachdem wir heute noch auf das Geld des Bundes für den Bau der Umfahrung Sissach warten, wird doch niemand glauben, dass er die 175 Mio Franken für die "J2" innert absehbarer Zeit locker machen werde. Wahrscheinlich kann man die Verkehrsprobleme mit Variante 3 viel schneller lösen.

**DANILO ASSOLARI:** Die CVP-Fraktion geht mehrheitlich von der Grundlage aus, dass eine freie Mobilität zur

wirtschaftlichen Entwicklung unserer Region und somit zur Erhaltung von Arbeitsplätzen lebensnotwendig ist. Die Wahl des Verkehrsmittels soll aber jedem Mitmenschen freigestellt bleiben, d.h. seinem eigenen Gewissen überlassen werden. Wir lehnen dirigistische und interventionistische Massnahmen des Staates ab, weshalb Variante 3 für uns nicht in Frage kommt. Mit der Aussage dass das Billige selten gut genug sei, lässt sich der Kommentar der Mehrheit der CVP-Fraktion zum Entscheid des Regierungsrats vom Juni 1994 auf den Punkt bringen. Ich stelle fest, dass der Kanton Baselland einen schwankenden oder vergesslichen Regierungsrat hat, denn heute schlägt er dem Landrat zum Beschluss vor, was er in seiner Vorlage 92/41 vom Februar 1992 mit folgenden Worten abgelehnt hat: *"Ein Ausbau der Rheinstrasse ohne wesentliche Massnahme zur Förderung des öffentlichen Verkehrs bei gleichzeitiger Stabilisierung und eventuell Verminderung des Individualverkehrs würde keine dauerhafte Lösung bringen; sie ist kurzsichtig und daher abzulehnen!"* Immerhin kann festgestellt werden, dass die beiden FDP-Regierungsräte auf Wahlpodien wieder weitsichtig geworden zu sein scheinen. Ich will heute von ihnen wissen, ob sie nun dabei bleiben. Regierungsrätin Elsbeth Schneider ist immer zur Tunnelvariante als beste Lösung gestanden.

Die Tunnelvariante reduziert die Lärmimmissionen, verbessert die Lebensqualität und wirkt gleichzeitig auch der Abwanderung von Gewerbebetrieben entgegen. Dank dem Tunnel bleibt im unteren Ergolzthal ein Grünkorridor erhalten.

Der Ausbau der Rheinstrasse führt zu keiner Verbesserung für den Verkehr, weil dieser sich weiterhin durch die Häuserschlucht zwingen müsste, und aus den gleichen Gründen bringt er auch den Anwohnern nicht die geforderte Entlastung.

Nach Ansicht der Mehrheit der CVP-Fraktion ist der Entscheid für den Bau der J2 und damit für Netto-Mehrkosten von 36 Mio Franken für den Kanton vertretbar, weil so ein einwandfreies Projekt realisiert und zugleich noch die Rheinstrasse saniert werden kann. Auf diese Weise lassen sich auch Benzinzollgelder wieder zurück in unsere Region holen. Wenn man noch die Beteiligungen Dritter von 12 Mio Franken berücksichtigt, verringern sich die Mehrkosten auf 24 Mio Franken. Wer kann es verantworten, für diese Differenz die falsche Lösung zu wählen?!

Die CVP-Fraktion kann sich mit dem Vorschlag der FDP-Fraktion, die Zusatzkosten für die J2 durch eine zeitlich beschränkte Reduktion des Verkehrssteuer-Rabattes zu finanzieren, einverstanden erklären. Sie ist davon überzeugt, dass der Autofahrer dafür Verständnis haben wird, weil er als Gegenwert eine bessere Lösung bekommt.

Die CVP-Fraktion ist mit einer starken Mehrheit für die J2 und stimmt den Anträgen der Bau- und Planungskommission zu.

**OSKAR STÖCKLIN** für die Minderheit der CVP-Fraktion: Wenn man die Diskussion über diese Vorlage verfolgt hat, kommt man zu einem ganz eigenartigen Bild:

Auf der einen Seite sind Leute und Organisationen, die unbedingt mit ihrem Privatfahrzeug von Basel bzw. Pratteln nach Liestal fahren wollen und nicht in der Lage oder nicht bereit sind, diese Bewegung mit einem sinnvolleren Vehikel durchzuführen. Sie treten ein für den Schutz der betroffenen Bevölkerung und der Um-

welt. Auf der anderen Seite sind Leute und Organisationen, die nicht unbedingt das Privatfahrzeug benutzen, für den Schutz der Umwelt eintreten und die erste Gruppe an ihren Schutzbemühungen hindern. Oder einfacher: Autofahrer für den Umweltschutz, Umweltschützer dagegen!

Das tönt nicht nur, sondern ist auch absurd. Aber es zeigt, dass das Problem, seine Lösung und die Entscheidungen lange nicht so einfach sind, wie es einzelne glauben. Dies ist auch der Grund dafür, dass es in unserer Fraktionen mehrere Meinungen gibt. Ich sehe darin eine Qualität, weil es für alle drei Varianten Gründe gibt. Die Frage ist nur, was man eigentlich will und was möglich ist.

Ausgangslage ist die Situation an der Rheinstrasse in Frenkendorf, die täglich von 36'000 Fahrzeugen befahren wird. Die Folgen des Individualverkehrs sind für die Anwohner katastrophal und unhaltbar, aber auch für die Verkehrsteilnehmer selbst, die sich mehrmals täglich durch den Stau quälen. Ist wohl dies der eigentliche Grund für die Forderung nach einer Schnellstrasse?

Welche dieser beiden Folgen wird durch welche Massnahme behoben?

1. Den Zorn der Anwohner verstehe ich sehr gut, nur richtet er sich gegen die Falschen: Ihr müsst zuerst gegen jene schimpfen, die durchfahren, nicht gegen jene, die darauf verzichten. Ich weiss natürlich, dass es unter diesen Leuten einige gibt, die auf den Personenwagen angewiesen sind. 36'000 Fahrzeuge, das bedeutet nicht 36'000 Personen, sondern 36'000 Bewegungen. Jedes Fahrzeug trifft man am gleichen Tag zweimal, manche sogar viermal. Es ist ja eine ausgesprochene Pendlerstrecke. Wenn also 5'000 Leute auf das öffentliche Verkehrsmittel umsteigen würden, gäbe es mindestens 10'000 Bewegungen weniger, und das wäre gerade das, was von der "J2" erwartet wird, aber das Problem der Anwohner nicht löst. Ich bin davon überzeugt, dass jede Strasse mit mehr als 20'000 Fahrzeugen täglich unzumutbar ist.

2. Bei der Vermeidung von Staus geht es nicht so sehr um den Schutz der Anwohner oder der Umwelt, sondern darum, unbehinderter und schneller nach Liestal und zurück zu fahren. Das kann man wollen, aber erstens muss man das dann auch bekennen und zweitens muss man es sich leisten können. Mit Umweltschutz hat es höchstens in dem Sinne etwas zu tun, dass durch eine flüssigere Fahrweise weniger Abgase produziert werden. Wem das wirklich Sorge bereitet, darf den Zug nehmen. Um die Einsicht, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs die richtige Lösung wäre, kommt man sowieso nicht herum. Doch leider ist es eine Illusion zu glauben, dies würde ein spürbares Umsteigen auslösen. Ich bin Realist genug, um zu wissen, dass Erkenntnis allein nicht genügt. Trotzdem man jetzt schon während den Stosszeiten mit dem Zug wesentlich schneller ans Ziel kommt, nehmen Tausende den Stau auf sich.

Wie steht es mit der Variante "J2"?

1. Diese Lösung ist von allen die teuerste, kostet sie doch doppelt so viel. Wir wissen alle, dass wir uns das nicht leisten können. Oder wollt Ihr wirklich, dass alle Spardiskussionen und Sparpakete zur Makulatur werden? Haben nicht alle in ihren Wahlprospekten, Leserbriefen und anlässlich der Diskussionen im Landrat immer wieder betont, der Staat dürfe nicht mehr ausgeben als er hat? Ist eine 4,5 km lange Strasse für unseren Kanton

wirklich so wichtig, dass wir uns in ein finanzielles Abenteuer stürzen und notgedrungen andere, sehr wichtige Aufgaben vernachlässigen müssen? Und an vorderster Stelle mitverantwortlich für diese Situation sind genau jene Leute, die jetzt nach einer Luxuslösung rufen!

2. Die Variante "J2" ist jene, die den Individualverkehr am meisten fördert, genau den Verkehr, der die Ursache für die ganze Übung ist. Da beisst sich die Katze in den eigenen Schwanz.

3. Die Variante "J2" ist aber auch die am schwierigsten zu verwirklichende. Die Probleme kennen wir genau. Es besteht die Aussicht, dass wir das Bauwerk jetzt bewilligen, und irgendwann im nächsten Jahrtausend wird es vielleicht ausgeführt. Diese Variante droht zur Phantomlösung zu werden, und daran werden ganz besonders die Anwohner der Rheinstrasse ihre Freude haben.

Der Ausbau der Rheinstrasse ist zwar auch nicht unbedingt das Gelbe vom Ei, aber finanziell besser verkraftbar und vor allem realisierbar, und zwar auch im Hinblick auf die erwartete Unterstützung des Bundes. Diese Lösung bringt zwar nicht ganz so viel wie der Bau der "J2", aber fast so viel und erst noch zum halben Preis.

Also: Die richtige Lösung ist der massive Ausbau des öffentlichen Verkehrs, die realistische Lösung aber der Ausbau der Rheinstrasse. Ich bin Realist und beantrage namens einer Fraktionsminderheit, der Regierungsvorlage zuzustimmen.

**PETER MINDER** namens einer mittelstarken Mehrheit der SVP/EVP-Fraktion: Wir haben die Varianten 1 und 2 geprüft und uns für die erste entschieden. Das ganze ist auch ein wenig eine Glaubensfrage, aber bei allem Verständnis für den Umweltschutz sind wir der Meinung, dass man die Verkehrsmenge nicht reduzieren kann. Die einzige Möglichkeit sehen wir darin, mit dem Ausbau der Strassen den Verkehr so zu verflüssigen, dass die Autos nicht stehen bleiben und trotzdem Abgase ausstossen.

Beim Ausbau der Rheinstrasse handelt es sich um eine kurzfristige Lösung, denn in zehn, zwanzig Jahren, wenn man den Fehler einsieht, wird der Zug endgültig abgefahren sein wie die Erfahrungen mit der ursprünglich geplanten Umfahrung Sissach zeigen. Was die Finanzierungsproblematik angeht, muss man sehen, dass die Benzinzollgelder, die eigentlich dem Strassenbau zur Verfügung gestellt werden müssten, dazu verwendet werden, die Löcher in der Bundeskasse zu stopfen. Man muss dort einmal anklopfen und Anspruch auf die Gelder erheben!

Wenn der Ausbau der Rheinstrasse als faire Lösung für die Grundeigentümer angepriesen wird, kann man sich nur wundern, müssten doch den Gewerbebetrieben die Vorplätze enteignet und den Tankstellen die Säulen demontiert werden. Im Gegensatz dazu wäre das Areal für die "J2" weitgehend reserviert. Man könnte bei dieser Variante sogar noch sparen, wenn man die verhältnismässig aufwendige Einführung "Hülften" redimensionieren würde. Wir haben davon abgesehen, einen entsprechenden Antrag zu stellen, behalten uns aber vor, später einmal in Form eines Postulats darauf zurückzukommen.

Die SVP/EVP-Fraktion hat sich mehrheitlich für Variante 1 entschieden.

**VERENA BURKI** für eine mittelgrosse Minderheit der SVP/EVP-Fraktion: Wir unterstützen den Ausbau der Rheinstrasse, wenn schon eine Variante unterstützt werden muss. Wie uns aus Gewerbekreisen berichtet wurde, sind die Stauzeiten nicht mehr so gravierend und betragen nur noch 3 Minuten, wovon auch ich mich anlässlich einer Fahrt von Liestal nach Muttenz zur Hauptverkehrszeit persönlich überzeugen konnte.

Die Fraktionsminderheit lehnt es ab, doppelt soviel auszugeben, nur um einwenig mehr zu bekommen. Variante 2 hat für uns noch den Vorteil, dass man sie etappenweise verwirklichen und einmal mit der Sanierung der schwierigsten Stellen beginnen kann. Sollte der Landrat trotzdem die Tunnelvariante beschliessen, behalte ich mir vor zu beantragen, dass die Bundesbeiträge und die Reduktion des Verkehrssteuerrabattes sicherzustellen seien, ehe man zu bauen beginne. Für mich wäre dies ein Zeichen der Gleichbehandlung gegenüber den Sissachern.

Es ist für uns nicht nachvollziehbar, dass man einerseits mit aller Härte Einsparmöglichkeiten in der Grössenordnung von einigen tausend Franken da und tausend Franken dort ausschöpft und andererseits grosszügig rund 125 Mio Franken für ein solches Projekt ausgeben will!

Lärmschutzmassnahmen an der Rheinstrasse sind in jedem Fall unumgänglich, welche Variante auch gewählt wird. Sie kommen gleich teuer zu stehen, ob dort täglich 29'000 oder 40'000 Fahrzeuge verkehren.

Wir bitten den Rat, Variante 2 zuzustimmen.

**ALFRED ZIMMERMANN** als erster Fraktionssprecher der Grünen: Wir sind geschlossen für die Variante "Öffentlicher Verkehr", nachdem wir alle Varianten nach langfristigen Kriterien des Umweltschutzes und nach den Kriterien einer gesunden Finanzpolitik eingehend geprüft haben.

Der Maximalvariante 1 kann eine saubere, bestechende Ingenieurleistung attestiert werden, die auch mich im Moment zu faszinieren vermochte. Es ist aber meine Überzeugung, dass Verkehrsprobleme nicht von Ingenieuren, sondern nur von Soziologen und Psychologen dauerhaft gelöst werden können.

Auch Variante 2 muss ich bescheinigen, mit ihren Kreisel- und der Allee eine gute, kreative Lösung zu sein.

Von Variante 3 kann ebenfalls gesagt werden, dass sich das Ingenieurbüro mit grosser Motivation und hohem Können der Aufgabe angenommen habe.

Es geht nun darum, drei technisch einwandfrei ausgearbeitete Varianten politisch zu werten und dann zu entscheiden. Einige Befürworter der Variante "J2" haben offen zugegeben, einfach flüssig von Pratteln nach Liestal fahren zu wollen. Ihnen muss entgegengehalten werden, dass 250 Mio Franken dafür ein zu hoher Preis sind. Diese Kosten sind absolut gemessen zu hoch, denn weder der Bund, noch der Kanton können sie leisten. Sie halten aber auch nicht dem Kriterium eines vernünftigen Kosten-/Nutzenverhältnisses stand, denn das Ergebnis der Maximalvariante ist ungenügend, auch wenn es in der Vorlage lapidar heisst, sie löse das Verkehrsproblem. Laut Prognosen der Ingenieure würden nämlich im Jahre 2010 trotz Bau der "J2" immer noch 26'000 Fahrzeuge auf der alten Rheinstrasse verkehren. Bei der Planung im Jahre 1991 ist man von einem Ver-

kehrsaufkommen von 39'100 Fahrzeugen pro Tag ausgegangen. Diese Zahl hat in der Zwischenzeit abgenommen und sich bei etwa 36'000 eingependelt. Mit dem Bau der "J2" lässt sie sich demnach bis zum Jahre 2010 um 10'000 reduzieren, und dafür wollen die Befürworter der Luxusvariante einen so hohen Preis zahlen!

Da die Ingenieure im Falle des Baus der "J2" den Mehrverkehr mit 30% veranschlagt haben, kann nicht mehr geleugnet werden, dass diese Variante unsere Umweltprobleme noch verschärfen und überdies den Nebeneffekt haben würde, dass weniger Leute auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen. Es ist also mit einer markanten Mehrbelastung der Luft zu rechnen, obwohl diese Aussicht in der Vorlage mit dem Hinweis auf die Fortschritte der Katalysatortechnik verharmlost und dabei ignoriert wird, dass nicht nur der NOX-, sondern auch der CO2-Ausstoss Ursache der Luftverschmutzung ist. In diesem Zusammenhang muss ich unsere Baudirektorin daran erinnern, dass wir in jedem Sommer eine zu hohe Ozonbelastung haben und die Regierung nichts dagegen unternehmen will, weil das Problem nur langfristig gelöst werden könne. Diese Argumentation muss wie folgt ergänzt werden: Eine langfristige Lösung ist nur möglich, wenn der Verkehr vermindert und diese Hochleistungsstrasse nicht gebaut wird! Das CO2 wird in der Vorlage nicht einmal erwähnt, obwohl unser Kanton zu den Mitgliedern des Klimabündnisses gehört, die sich verpflichtet haben, bis zum Jahre 2010 den CO2-Ausstoss um die Hälfte zu reduzieren. Wie will die Baudirektorin dieses ehrgeizige Ziel erreichen, wenn sie persönlich einer neuen Hochleistungsstrasse zustimmt, während eine Veranstaltung des Klimabündnisses vom letzten Dezember in Basel zum Fazit kam, dass sich das Ziel nicht durch Appelle, sondern nur durch radikale Eingriffe lösen lasse?

Die FDP-Politikerinnen und -Politiker fahren weiterhin auf eingefahrenen Gleisen und geben einer kurzfristigen "Windschutzscheiben"-Optik gegenüber einer realistischen Einschätzung. In der Detailberatung werden wir diese Fraktion beim Wort nehmen und ihren guten Vorschlag auf Reduktion des Verkehrssteuerrabattes in Form eines Antrages einbringen.

Zu Variante 2 - Ausbau der Rheinstrasse - möchte ich nur noch bemerken, dass sie einige Vorteile hätte, aber auch nicht zur Lösung der Umweltprobleme beitragen würde.

Zur Förderung des öffentlichen Verkehrs: Dies ist unsere "Herzensvariante", die die Verkehrsentwicklung nicht als gottgegeben hinnimmt, sondern auf einen psychologischen Umdenkprozess setzt. Unser Optimismus gründet sich auf Fakten, z.B. den langfristigen Erfolg des Umwelt-Abonnements im Tarifverbund, und auf den von der geplanten Einführung der Linien 10 und 11 über den Bahnhof SBB Basel zu erwartenden Impuls. Wie Oskar Stöcklin nachgewiesen hat, brauchte es nur wenige tausend Umsteiger, um die Situation auf der Rheinstrasse markant zu verbessern. Als weitere flankierende Massnahme sehen wir natürlich den Verzicht auf die Erweiterung der Strassenkapazität. Wenn die jährlichen Betriebskosten von 11 Mio Franken als hoch bezeichnet werden, wird nicht berücksichtigt, dass die Anschaffung des Bus- und Wagenmaterials darin enthalten ist.

Abschliessend das gewichtigste Argument gegen den Individualverkehr: 80% des gesamten Verkehrs auf der Rheinstrasse ist "hausgemacht". Dies lässt den einzigen Schluss zu, dass der ganze Kanton von Schönenbuch bis Ammel 250 Mio Franken bezahlen soll, nur damit in

diesen drei Gemeinden etwas flüssiger gefahren werden kann! Das "J2"-Projekt ist eine Spätgeburt des Strasseneuphorie-Zeitalters, und nur die ÖV-Variante vermag den Verkehrstrend im Ergolzthal umzukehren.

Die Fraktionen der Grünen beantragt aus all diesen Gründen, Variante 3 zu verabschieden.

**EDITH STAUBER** erklärt als zweite Fraktionssprecherin der Grünen, dass sie die Antwort der Baudirektorin auf die Interpellation überhaupt nicht befriedige: Ich wünsche, dass Punkt 6 noch von jedem Regierungsratsmitglied einzeln beantwortet wird.

LANDRATSPRÄSIDENT **ROBERT SCHNEEBERGER** stellt fest, dass die Interpellation formell nicht erledigt sei und man vor der Detailberatung darauf zurückkommen werde.

**EDITH STAUBER** will auf die Argumente, die klar gegen die "J2"-Variante sprechen, nur summarisch eingehen:

- Aufwand und Ertrag stimmen nicht.
- Die "J2" betont 100'000 Quadratmeter Landwirtschaftsfläche und fördert die Zersiedlung,
- sie zerstört ein letztes Naherholungsgebiet am unteren Ergolzlauf,
- sie teilt das Ergolzthal in zwei Hälften und
- sie richtet vorallem im sensiblen nördlichen Teil eine enorme Flachland-Zerstörung an.

Ich möchte mich vielmehr auf einige *grundsätzliche und aktuelle Aspekte* beschränken, nachdem in den letzten Wochen wachsende Unsicherheit und Nervosität die Schicksalsfrage der "J2" überschatten.

### Politisch untragbar

Das Problem ist nicht mehr, dass die Zeit für eine Entscheidung in der "J2"-Frage nicht reif wäre. Das Projekt wird im Baselbiet seit mehr als 20 Jahren diskutiert, ohne dass sich die Extremlösung hätte überzeugend durchsetzen können. Vielmehr zeigen die jüngsten Ereignisse, die sich geradezu überstürzen, dass die Luxus-Variante eines "J2"-Tunnels *politisch nicht tragfähig ist*.

Auch die Wahlen haben bei der bisherigen Diskussion um die "J2" deutliche Spuren hinterlassen. Wohl nicht wenige Politikerinnen und Politiker, die sich überzeugungsmässig hinter die Variante der Regierung stellen konnten, schwenkten aus opportunistischen Gründen auf die Extremvariante um. Die jüngste "J2"-Debatte war nicht mehr von *Visionen, Vernunft und Verantwortungsbewusstsein* geprägt, sondern von *wahltaktischem Verhalten*. Noch heute soll die "J2" durchgeputscht werden.

- Wenn eine bürgerliche Partei erst *nach* der Kommissionsberatung und *nur wenige Tage vor der Grundsatzdebatte im Landrat* eine Motion einbringt und die AutomobilistInnen durch Erhöhung von Verkehrssteuern stärker als bisher zur Kasse bitten will, um wenigstens einen Obolus an die Rolls-Royce-Investition beizusteuern, dann stimmt etwas an der Finanzierung der "J2" nicht.
- Wenn Regierungsräte wenige Tage vor der Grundsatzdebatte im Landrat und zwei Wochen vor den Wahlen noch schnell kippen, dann stimmt etwas an der Psychologie der momentanen Grundstimmung nicht mehr.

- Und wenn schliesslich die Haltung der Baselbieter Kantonsregierung in der "J2"-Frage nicht mehr klar identifizierbar ist, dann ist es schlicht *unseriös*, einen Entscheid zugunsten der "J2" zu fällen. Es braucht wenig Phantasie, um sich die gegenwärtige Stimmung in der Regierung vorzustellen, wenn sie in einer derart polarisierten öffentlichen Debatte buchstäblich erodiert und die Führungsrolle förmlich preisgibt. Dies kann keine gute Voraussetzung sein für den Entscheid über ein Strassenbau-Projekt von vorgestern.

### Die Rolle des Bundes

Zum Schicksal der "J2" hat der Bund *weit mehr* mitzureden als hier der Eindruck entsteht. Denn der Bund müsste volle 175 Mio Franken an diesen Unsinnstunnel beisteuern. Da mögen die "J2"-Befürworter und Verbandsfunktionäre die Kosten noch so häufig mit dem Argument verniedlichen, dass der Bund die "J2" zur Mehrheit finanziere. Die langfristige finanzielle Schiefelage auf eidgenössischer Ebene verlangt, dass der Bund mit seinen Mitteln und Ausgaben äusserst haushälterisch umgeht. Auch hier wird sich der Bund nicht dazu hinreissen lassen, quasi wie ein reicher Onkel die Ausgabenschleuse zu öffnen, nur weil Herr Gysin an seinem Prestige-Projekt so kompromisslos festhält. Besonders dann nicht, wenn auch der Bund erkennt, dass es zum Rolls-Royce "J2" weit kostengünstigere und vorallem *konkurrenzfähige Alternativen* gibt, die den Bund mindestens 100 Mio Franken weniger kosten.

*Ich stelle den Antrag, dass der Bau der "J2" erst dann in Angriff genommen werden darf, wenn der Bund die 175 Mio Franken freigegeben hat.*

### Die Kosten

Es ist Ihnen sicher bekannt, dass ich persönlich die kostengünstigste Variante, den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, befürworte. Und dennoch sind die Zahlen, die Herr Schwörer im Vergleich zwischen "J2"-Extremlösung und Ausbau der Rheinstrasse vorlegt, beeindruckend: Die "J2" kostet 125 Mio Franken mehr als der Ausbau der Rheinstrasse, obschon sie verkehrstechnisch kaum mehr zu bieten hat als die ausgebaute Rheinstrasse. Wenn Sie zu einem Projekt Ja sagen, das doppelt so viel kostet wie die Rheinstrassen-Sanierung, aber verkehrstechnisch kaum zusätzlichen Nutzen bringt, dann müssen Sie sich den Vorwurf der verantwortungslosen Verschleuderung öffentlicher Gelder gefallen lassen. Dieser Vorwurf ist ausserdem gerechtfertigt, wenn deutlich wird, dass auf der Rheinstrasse auch nach dem Bau der "J2" täglich weiterhin 26'000 Fahrzeuge verkehren werden - das ist die doppelte Frequenz der Hauptstrasse in Birsfelden und mehr als die heutige Verkehrslawine durch Sissach.

Es ist zudem zu bedenken, dass es mit der "J2"-Investition nicht getan ist. Betrieb und Unterhalt kosten jährlich wiederkehrend 2 Mio Franken, was schon in zehn Jahren der Staatskasse zusätzlich 20 Mio Franken entzieht. Zwei Mio Franken nur für Betrieb und Unterhalt - das ist allein die Hälfte dessen, was der Kanton jährlich an die Jugendmusikschulen zahlt. Solche Investitionen sollen getätigt werden in einer Zeit, in der schon ein drittes Sparpaket in der Pipeline steckt!

### Steuer-Motion

Etwas vom Seltsamsten, was ich in meinen knapp vier Landratsjahren erlebt habe, ist die Steuer-Motion der FDP-Fraktion als milde Gabe der AutomobilistInnen an

die "J2". Es spricht nicht für die Kraft der "J2"-Argumente, denn ausgerechnet jene Partei, die jegliche Steuererhöhungen zur staatlichen Einnahmenbeschaffung ablehnt, will jetzt beim Privatverkehr mehr Verkehrssteuern holen, damit der Staat eine Viertelmilliarde verlocken kann. Dieser Vorschlag trägt groteske Züge. Er passt genau in die gegenwärtige hysterische Stimmung, und die Absicht ist durchsichtig: Die Motion soll noch schnell vor der Abstimmung unentschlossene ParlamentarierInnen anmachen. Frage: Ist das notfallmässig vorgeschlagene Mittel der Steuererhöhung ein taugliches Instrument zur Mitfinanzierung der "J2"?

Nun aber der entscheidende Aspekt: Die FDP-Fraktion hat ihre Not-Motion in der vorberatenden Kommission nicht thematisiert, obschon dort das "J2"-Schicksal in den letzten Wochen und Monaten ausführlich diskutiert wurde. Obwohl er nur zehn Tage vor der heutigen Debatte datiert ist, hat es die FDP-Fraktion unterlassen, diesen Vorstoss "dringlich" einzureichen und mit einer Behandlung am heutigen Tag für klare Verhältnisse zu sorgen. Dieser Vorstoss ist eine Mogelpackung, die eher vor den Preisüberwacher als in dieses Parlament gehört.

Was die FDP-Fraktion in ihrem Vorstoss verlangt, ist ohne Zweifel eine Sondersteuer für eine ganz bestimmte NutzerInnenengruppe. Sie erinnern sich daran, dass das Volk im Rahmen eines ersten Sparpakets im September 1993 das Prinzip der Sondersteuer deutlich abgelehnt hat. Interessanterweise präsidierte damals das *Nein-Komitee* ausgerechnet Herr Gysin, vor dem Sie heute als Ja-SagerInnen zur "J2" stramm stehen sollen.

### Zu den ökologischen Fakten

Einige Verbandsfunktionäre wollten der Öffentlichkeit in den vergangenen Wochen weismachen, die "J2" habe mit ökologischem Vorgehen etwas zu tun. Mehr noch: Die Variante Rheinstrasse trenne das Ergolztal in zwei Teile. Die Verbandsfunktionäre stützten diese waghalsigen Behauptungen immer auf sogenannte Experten. Ich halte den Verbandsfunktionären und den verkehrslastigen Experten das Gegenteil entgegen und erinnere daran, dass die "J2" vor nicht allzu langer Zeit eine Umweltverträglichkeitsprüfung über sich ergehen lassen musste und diese Prüfung nicht bestand. Der Umweltverträglichkeitsbericht, an dem die kompetentesten ExpertInnen des Kantons aus den verschiedensten Bereichen mitgewirkt hatten, kam zu einem totalen Patt. Und ich sage den Verbandsfunktionären auch, dass nicht die Rheinstrasse das Tal teilt, sondern die "J2". Stellen Sie sich einmal vor, was passiert, wenn die Bagger durchs Schöntalwäldchen, neben dem Alters- und Pflegeheim auffahren und das Ergolztal umpflügen. Das ist die Wahrheit: Die Talbelastungsstrasse "J2" zieht sich wie eine Trennscheibe durchs Ergolztal von Sissach bis zur Hülfenschanz.

### Drei Varianten vorlegen

Wenn es sich der Landrat leistet, trotz weit kostengünstigeren Alternativen die Ausgabenschleuse zu öffnen, beim Bund auf 175 Mio Franken zu warten und die AutomobilistInnen mittels Steuererhöhung zur Kasse zu bitten, dann wird es unabwendbar, dass der Landrat dem Volk alle drei Varianten zum Entscheid unterbreitet. Wenn die Entschärfung der Verkehrsprobleme tatsächlich der Gegenstand und das Ziel dieser Debatte ist, dann darf das Volk nicht mit der Frage "Luxus-Variante oder gar nichts" zu einem Entscheid genötigt werden, der möglicherweise gar nicht seinem Willen entspricht. Der Luxus-Variante müssen die beiden anderen Optio-

nen der Rheinstrassen-Sanierung und der Förderung des öffentlichen Verkehrs gegenübergestellt werden. Insbesondere dürfen diese Alternativen auch dem Bund gegenüber als Subventionsgeber nicht vorenthalten werden. Oder soll am Ende die "J2" gebaut werden, nur weil der Bund derart immense Subventionen entrichtet?

Ich beantrage deshalb, den heutigen Beschlussesantrag im Sinne meiner Ausführungen so zu entwerfen, dass *alle drei Varianten dem Volk zur Abstimmung zu unterbreiten sind*. Zu Ihrer Orientierung teile ich Ihnen mit, dass zwei Volksinitiativen die formelle Vorprüfung hinter sich haben und möglicherweise lanciert werden.

**RUDOLF KELLER** namens der SD-Fraktion: Vor einigen Jahren hat man die Meinung vertreten können, dass unser Kanton auf die Umfahrung zwischen Liestal, Frenkendorf/Füllinsdorf, Pratteln und Augst verzichten könne, weil man angenommen hat, der öffentliche Verkehr werde dermassen ausgebaut, dass der Verkehr auf der Rheinstrasse nicht mehr zunehmen werde. Es sind aber auch landschaftsschützerische Argumente in die Diskussion geworfen worden. Viele der damaligen Gegner haben befürchtet, dass die noch weitgehend unversehrte Naturschönheit des unteren Ergolztals durch den Bau der Tunnel-Variante beeinträchtigt würde. Seither sind die landschaftsschützerischen Bedenken von damals durch die Modifizierung der Linienführung der Tunnel-Variante weitgehend entkräftet worden.

Inzwischen sind wir aber auch von den verkehrspolitischen Realitäten eingeholt worden, was in der Zunahme der Verkehrsfrequenz auf der Rheinstrasse von damals rund 30'000 auf 40'000 Autos pro Tag deutlich zum Ausdruck kommt. Das ist für die betroffenen Gemeinden zum unhaltbaren Zustand geworden, was nicht verwundert, weil die unglaubliche Belastung auf dieser Strasse nahe bei einem Schweizerrekord liegt. Nicht nur als Fraktionssprecher der SD, sondern als Landratsvertreter der hauptsächlich betroffenen Gemeinden kann ich die Verkehrssituation im unteren Ergolztal nur als Zumutung bezeichnen. Der frühere SP-Landrat Werner Zimmerli hat den Rat seinerzeit eingeladen, sich an Ort und Stelle, in einer Wohnung, von den unhaltbaren Zuständen an der Rheinstrasse persönlich zu überzeugen, und ich nehme an, dass diese Einladung heute noch gilt!

Dem Argument von Grüner Seite, dass sich die Frequenzen etwas vermindert hätten, muss ich entgegenhalten, dass der Ausweichverkehr Umwege durch Liestal und Frenkendorf gesucht und gefunden hat mit der Folge, dass man z.B. als Fussgänger die Bahnhofstrasse in Frenkendorf zur Feierabendzeit kaum mehr überqueren kann. Viele Autofahrer nehmen sogar den Umweg über die Schönmatt - eines der schönsten Naherholungsgebiete - in Kauf, um dem Verkehrschaos im unteren Ergolztal auszuweichen. Zu einer weitsichtigen Verkehrspolitik gehört auch, solche Fakten zu berücksichtigen.

Früher habe ich im Landrat einmal beantragt, zur Teilentlastung der Rheinstrasse endlich eine Buslinie zwischen Frenkendorf und Pratteln einzurichten. Dieser Vorstoss ist jedoch wegen der Finanzknappheit unter den Tisch gefallen. Leider hat die Mehrheit des Landrats vor einiger Zeit auch meine Motion zur Untertunnelung der Rheinstrasse - eine landsparende, umweltfreundliche Lösung - abgelehnt. U.E. wäre das immer noch die Ideallösung. Ferner hat sich die SD für die Verbesserung der Schnellzughalte in Liestal eingesetzt. Daher dürfen wir behaupten, uns in den letzten Jahren intensiv um

Lösungen bemüht zu haben, und nun mit gutem Gewissen für die modifizierte Tunnelvariante eintreten. In dieser Haltung bestärkt uns der Umstand, dass die weitgehende Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr nicht stattgefunden hat und es auch nicht realistisch wäre, weiterhin darauf zu spekulieren. Aus meiner langjähriger Erfahrung als fleissiger Bus- und Bahnpassagier muss ich einfach feststellen, dass die Leute bequem geworden sind. Da ein fundamentaler Umsteigeeffekt, wie er im Ergolztal erforderlich wäre, nicht mehr erwartet werden kann, muss Variante 3 als unrealistisch ad acta gelegt werden.

Die grosse Mehrheit der Bevölkerung der betroffenen Gemeinden im Bereich des unteren Ergolztals ist heute ungeduldig und fordert rasche Massnahmen. Nicht nur weil der Ausbau der Rheinstrasse zu lange dauern und überdies die Finanzen der Gemeinden ausserordentlich strapazieren würde, ist diese Variante keine praktikable Lösung, sondern auch aus landschaftlichen Gründen.

Es wäre nicht gut, sich aus Kostengründen auf eine verkehrstechnisch fragwürdige Variante einzulassen, die auch von sämtlichen betroffenen Gemeinden abgelehnt wird. Ihnen ist mit der Tunnelvariante am meisten geholfen. Bei der Variantenwahl soll nicht die kurzfristige Finanzknappheit den Ausschlag geben, sondern der langfristige Nutzen der Strasse. Wenn man nicht will, dass der Schwerverkehr auf die Umfahrungsstrasse ausweicht, kann man dies mit verkehrslenkenden Massnahmen erreichen.

Unsere Fraktion und insbesondere ich als ehemaliger Gegner der "J2" haben uns den Entscheid zugunsten der Tunnelvariante nicht leicht gemacht. Machen wir Nägel mit Köpfen und keinen Pfus, den wir später einmal bereuen müssen!

**ROLAND LAUBE** möchte die Eintretensdebatte noch mit einigen finanzpolitischen Überlegungen verlängern, weil zu befürchten sei, dass der Landrat wieder einmal einen historischen Fehlentscheid mit gewaltigen finanziellen Auswirkungen fällen werde wie damals, als er gegen jede Vernunft einem Steuerrabatt zugestimmt habe: Wenn man den Anträgen der Bau- und Planungskommission folgt, gibt man weit über 250 Mio Franken aus im Glauben, damit einen zugebenermassen schlimmen Verkehrszustand zu beheben. Dabei übersieht man, dass die Massnahme vorallem eine weitere Zunahme des individuellen Autoverkehrs mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Luft- und Umweltsituation zur Folge haben wird. Dem steht die zu erwartende Reduktion der Verkehrsaufkommens auf der Rheinstrasse auf 26'000 Fahrzeuge pro Tag gegenüber, eine Frequenz, die uns nicht zu Illusionen verleiten darf, liegt sich doch bis zu 50% über der in Sissach als absolut unzumutbar empfundenen Frequenz. Und für eine solche "Verbesserung" will man 250 Mio Franken in den Sand setzen! Aber auch bei Wahl von Variante 2 müsste von einer klassischen Fehlinvestition gesprochen werden.

Beim Schnüren des Massnahmenpakets II zur Sanierung der Staatsfinanzen hat man sich allgemein auf den Grundsatz geeinigt, dass der Strassenbau auf das absolut Notwendige zu beschränken sei. Eine Fehlinvestition solchen Ausmasses kann allein schon von der Definition her nicht notwendig sein. Mit Blick auf die Staatsfinanzen mutet es sehr seltsam an, wenn die Leute, die ständig vom Sparen reden und sich für allgemeine Steuerenkungen einsetzen, Steuerrabatte aller Art befürworten und die hohe Staatsquote zu beklagen nicht müde

werden, zum grossen Teil mit jenen Leuten identisch sind, die jetzt für ein sinnloses Projekt 250 Mio Franken ausgeben wollen! Zu allem Überflus verkündet Rudolf Felber Zeitungsmeldungen zufolge, der Kanton habe genügend Geld.

Immerhin hat die FDP-Fraktion noch rechtzeitig vor dem Wahltag die Gefahr erkannt, dass ihre Haltung nicht mehr als logisch empfunden werden könnte, denn nur so kann ich mir ihre Motion für eine befristete Teilaufhebung des Verkehrssteuerrabattes erklären. Die Rechnung geht auch mit Motion nicht auf, weil sie einerseits den Bundesanteil unberücksichtigt lässt, als ob wir dort nicht alle Mitglieder und finanziell Beteiligte wären, und andererseits die Betriebskosten, die bei Variante 1 wesentlich höher sind, nicht einbezieht.

Besonders zu denken gibt mir der Meinungswechsel des Finanzdirektors, der so tut, als ob mit der Motion sämtliche finanziellen Probleme gelöst wären. Er uns seine Partei vergessen, dass wir auch noch Geld für Ausgaben in anderen Bereichen brauchen, z.B. Hochbau, Bildungswesen, Gesundheitswesen usw. Es ist schlicht unverantwortlich, sämtliche Mittel in den Strassenbau investieren zu wollen.

Um den Schaden des vermutlich unabwendbaren Fehlentscheids noch einigermassen in Grenzen zu halten, wird die SP-Fraktion beantragen, diesen Beschluss direkt mit einer vollständigen Aufhebung des Verkehrssteuerrabatts zu koppeln. Auch dann ist die "J2" noch lange nicht finanziert, aber zumindest die FDP-Motion erfüllt, so dass sie zurückgezogen werden kann.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass man mit den Varianten 1 und 2 den negativen Entwicklungen freien Lauf lässt, ja sie sogar noch fördert, und Variante 3 - wenn auch nicht gratis - als einzige sinnvoll und finanziell vertretbar ist, weil sie in die richtige Richtung zielt.

In Übereinstimmung mit der SP-Fraktion beantrage ich dem Rat, Variante 3 zuzustimmen.

*Für das Protokoll:  
Erich Buser, Protokollsekretär*

\*

**ROLF RÜCK:** Man will nun offenbar der Förderung des öffentlichen Verkehrs vermehrt zum Durchbruch verhelfen, erkennt dabei aber, dass damit die Feinerschliessung nicht gewährleistet werden kann. Darum kann man dies nicht als echte Lösung bezeichnen. Schon von seinem Wohnort Lausen her ist der Sprechende bei diesem Problem sehr sensibilisiert. Auch beim Bau der damaligen T2 im Bereich von Lausen hatte der Kanton kein Geld. Lausen forderte damals eine Galerie, und das gleiche will man nun für die Rheinstrasse. Es ist ein Anliegen vor allem der Anwohner, die J2 zu bauen. Kann man diesen Leuten zumuten, dass der Verkehr weiterhin - diesmal auf 4 Spuren - mitten durch das Wohngebiet geführt wird? Mit der Tunnelvariante werden auch die Umweltprobleme am besten gelöst. Deren Vorteile sind auf den S. 70 und 71 der Vorlage sehr gut aufgelistet. Man muss eine Lösung beschliessen, mit welcher auch die direkt betroffenen Anwohner am besten leben können. Mit der Tunnelvariante würde etwas für Jahrzehnte gemacht, das auch akzeptiert werden kann. Mit der Regierungsvariante hätte man weiterhin den Nachteil der Kantonalbank-Kreuzung. Sofern diese Variante eine Mehrheit finden würde, müsste er den

Antrag stellen, im Bereich der Fa. Schild AG einen Anschluss zu erstellen, um den Ortskern von Liestal vom Durchgangsverkehr befreien zu können. Wenn er für die Tunnelvariante einsteht, dann in der Meinung, dass man nicht nur Forderungen stellen kann, sondern auch die nötigen Mittel zur Verfügung stellen muss.

**PETER NIKLAUS:** Warum stecken wir in dieser komischen Situation? Was man heute bei der Rheinstrasse hat, ist verglichen mit Situationen im Ausland ein Kinderspiel. Die Anwohner könnten früher oder später sich einen andern Wohnort suchen. Wie ist diese Situation entstanden? Doch nur, weil die beiden Gemeinden Frenkendorf und Füllinsdorf im Einzugsgebiet der Hauptstrasse ein grosses Industrie- und Gewerbegebiet ansiedelten. Jetzt haben sie diese Betriebe und auch die entsprechenden Steuereinnahmen, mit dem damit hervorgerufenen Verkehr aber sind sie nicht mehr einverstanden. Jede der unterbreiteten Varianten ist schlecht, jene für den öffentlichen Verkehr auch deshalb, weil 80 % Zubringerverkehr ist, den man ohnehin nicht wegbringt. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs wäre hierfür zu teuer, während die beiden andern Varianten baulich viel zu teuer zu stehen kommen.

**ROGER MOLL:** Es ist noch gar nicht so lange her, da war in diesem Saal vom Wirtschaftsstandort Baselland die Rede. Wenn diese Wirtschaft aber überleben soll, muss man ihr die nötige Verkehrserschliessung zur Verfügung stellen. Wollte man die Rheinstrasse entsprechend ausbauen, wäre allein für den Landerwerb mit einer Zeitdauer von rund 10 Jahren zu rechnen. Die gleichen Kreise, welche jetzt dem öffentlichen Verkehr das Wort reden, haben vor Jahren verhindert, dass die Tramlinie von Pratteln nach Liestal verlängert werden kann. Die Motion der FDP hätte die Wirkung des Verursacherprinzips und sollte deshalb überwiesen werden.

**ANDREA STRASSER:** Bisher hat man noch wenig gehört von der Umfahrung Sissach. Wir gaukeln hier vor, dass alles besser werde. Dabei müsste uns doch klar sein, dass nicht alles gleichzeitig möglich ist. Die Umfahrung von Sissach wird nun in den Hintergrund gestellt. Die SP hat sich damals gegen jenes Strassenprojekt ausgesprochen. Auch heute ist noch keine Lösung in Sicht. Beides zusammen ist ohnehin nicht machbar. Man hört immer wieder, dass die Strassen nicht vergoldet werden dürfen. Die gleichen Kreise sprechen nun aber von einem Strassenneubau in der Grössenordnung von 250 Millionen. Die jährlichen Unterhaltskosten werden sich dabei auf 3 Millionen Franken belaufen. Das ist echte Vergoldung! Sie begreift auch nicht, warum die bürgerlichen Regierungsräte nun plötzlich eingewilligt haben. Im Verkehr herrscht noch keine Kostenwahrheit. Im Kanton stehen noch andere Investitionen an. CVP und FDP sprechen von einer "mutigen Lösung für die Zukunft". Diese Zukunft aber liegt eindeutig beim öffentlichen Verkehr. Dessen Vorteile sind in der Vorlage sehr gut dargestellt. Etwas Schwierigkeiten machen lediglich die relativ hohen Betriebskosten.

**EMIL SCHILT:** Die Bewohner des Kesselquartiers fordern schon lange einen wirksamen Lärmschutz. Bis heute ist nichts geschehen. Mit dem Bau der J2 würde man täglich 15'000 Lastwagen auf diese Strasse ziehen. Es geht doch nicht an, dass in unserem kleinen Kanton zwei Autobahnen die gleiche Richtung durchfahren. Wenn man ein Umsteigen bewirken will, muss man den öffentlichen Verkehr fördern.

**HANS ULRICH JOURDAN:** Die Diskussion hat sich bisher hauptsächlich um die Förderung des öffentlichen

Verkehrs gedreht. Bezüglich der von der Kommission beantragten Variante ist von Rolls-Royce-Lösung die Rede. Man redet, als würde es sich hier um eine Quartierstrasse handeln. Das Trasse der heutigen Rheinstrasse wurde vor 150 Jahren gebaut, und zwar für den Verkehr mit den Bottenwagen. Heute wird der Wirtschaftsstandort Baselland immer mehr in Frage gestellt. Wir müssten darum auch für die nächsten Generationen etwas vorausdenken. Ein Mittel der Wirtschaftsförderung ist aber auch die verkehrliche Erschliessung. Wenn wir die Variante des Regierungsrates beschliessen, wird der erste Lastwagen, der ein Signal übersieht, in der Unterführung hängen bleiben und damit den Verkehr restlos blockieren.

**PAUL SCHÄR** hat vor einiger Zeit die J2-Initiative voller Überzeugung mitunterzeichnet, zu einer Zeit, in der er noch nicht Mitglied des Landrates war. Jetzt ist er erst recht davon überzeugt, dass nur die J2 die richtige Lösung ist. Der Ausbau der Rheinstrasse würde uns für das kommende Jahrhundert nur Probleme bringen. In Reinach hat man seinerzeit den Tunnel für die J18 gebaut, eine Lösung, die man sich heute gar nicht mehr wegdenken könnte. Er sieht darum auch eine gewisse Solidarität mit den hier betroffenen Gemeinden. Die J2 ist auch ökologisch die mit Abstand beste Lösung. Die kommenden Generationen werden uns für eine vorausschauende Lösung dankbar sein.

**ELSBETH SCHNEIDER:** In der Debatte sind verschiedene Fragen gestellt worden, welche sie zu beantworten versucht. *Zu Jacqueline Halder:* Die zitierten Äusserungen stimmen alle. Sie ist sehr für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. So wird der Landrat in nächster Zeit die Vorlage für die Linie 11 zu beraten haben mit Investitionen von 39 Mio Franken. Für das Projekt Euroville stehen 34 Millionen zur Diskussion. Man kann aber nicht einseitig in eine Richtung fahren. Es wäre eine Illusion zu glauben, die Leute würden alle auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. *Zu Alfred Zimmermann:* Den öffentlichen Verkehr auszubauen, ist sicher erstrebenswert. Dass so viele Leute nicht bereit sind umzusteigen, ist ein gesellschaftspolitisches Problem. Die Abnahme des Verkehrs auf der Rheinstrasse stimmt nur indirekt, weil einfach vermehrt auf andere Achsen ausgewichen wird. Der Regierungsrat hat zweimal versucht, ein Niedriggeschwindigkeits-Szenario einzuführen, beide male ist dies vom Souverän abgelehnt worden. Dem ist Rechnung zu tragen. *Zu Edith Stauber:* rund 158'000 m<sup>2</sup> Strassenfläche werden wieder zugedeckt. Zudem stimmt es nicht, dass Naturschutzgebiete zerstört werden. Man hat im Gegenteil erhebliche Mehrkosten auf sich genommen, um diese Gebiete zu schützen. Bevor mit den Bauarbeiten begonnen würde, müsste der Bund seine Subventionierung zusichern. *Zu Andrea Strasser:* Bezüglich der Umfahrung Sissach hat man eine ganz andere Situation. Der Bund ist vorderhand nicht bereit, diese in das Hauptstrassennetz aufzunehmen. Auf den entsprechenden Entscheide wartet man schon seit längerer Zeit. Man kann zwar guter Hoffnung sein, aber eine Zusicherung liegt noch nicht vor. Von einer Untertunnelung des Ortskerns von Sissach hört sie heute zum ersten Mal. Eine solche Lösung käme aus Kostengründen überhaupt nicht in Frage. Welcher Variante man auch heute zustimmt: Der Regierungsrat wird früher oder später Prioritäten setzen müssen, weil der Bund nur eine Grossbaustelle erlaubt. Was heute beschlossen wird, wird ja voraussichtlich dem Referendum unterworfen sein. Nach erfolgter Abstimmung müsste das Bauprojekt ausgearbeitet, die UVP durchgeführt werden etc., so dass der Baubeginn frühestens in 3, vielleicht auch erst in 5 Jahren erfolgen könnte.

**RUDOLF FELBER:** Alle Anträge, welche man bisher gehört hat, muss er als Präsident der Bau- und Planungskommission ablehnen. Es sind nur die Anträge der Kommission zu genehmigen!

### **Abstimmungsprozedere**

**PETER NIKLAUS** zieht den Antrag auf Nichteintreten zurück.

*Antrag Jacqueline Halder/Fraktion der Grünen auf Rückweisung mit dem Auftrag, eine öV-Vorlage auszuarbeiten*

://: Der Antrag wird in namentlicher Abstimmung bei 4 Enthaltungen mit 56 : 26 Stimmen abgelehnt.

**Für den Antrag stimmen:**

Heinz Aebi, Esther Aeschlimann, Ursula Bischof, Rös Frei, Thomas Gasser, Ruth Greiner, Jacqueline Halder, Ruth Heeb, Margot Hunziker, Andres Klein, Roland Laube, Kurt Lauper, Hans Lütolf, Rita Mächler, Roland Meury, Daniel Müller, Elisabeth Nussbaumer, Lukas Ott, Heidi Portmann, Christoph Rudin, Liselotte Schelble, Emil Schilt, Edith Stauber, Andrea Strasser, Christine von Arx und Alfred Zimmermann.

**Gegen den Antrag stimmen:**

Franz Ammann, Josef Andres, Danilo Assolari, Adrian Ballmer, Willi Bernegger, Hansruedi Bieri, Patrizia Bognar, Willi Breitenstein, Adolf Brodbeck, Peter Brunner, Susanne Buholzer, Verena Burki, Paul Dalcher, Peter Degen, Rudolf Felber, Barbara Fünfschilling, Beatrice Geier, Fritz Graf, Willy Grollimund, Gregor Gschwind, Hildy Haas, Martha Haller, Hans Herter, Thomas Hügli, Reto Immoos, Alex Jeitziner, Peer Jenny, Walter Jermann, Hans Ulrich Jourdan, Max Kamber, Rudolf Keller, Rita Kohlermann, Peter Kuhn, Gerold Lusser, Robert Marti, Marcel Metzger, Adrian Meury, Peter Minder, Roger Moll, Alfred Peter, Robert Piller, Max Ribi, Ernst Schäfer, Paul Schär, Ernst Schläpfer, Robert Schneeberger, Hans Schäublin, Urs Steiner, Oskar Stöcklin, Erich Straumann, Ernst Thöni, Peter Tobler, Hans Rudi Tschopp, Heidi Tschopp, Therese Umiker und Bruno Weishaupt.

**Der Stimme enthielten sich:**

Claude Janiak, Peter Niklaus, Rolf Rück und Dominic Speiser.

**Eintretensantrag**

://: Mit 47 : 26 Stimmen wird beschlossen, auf den Antrag der Bau- und Planungskommission gegenüber dem Antrag der Regierung einzutreten.

**Detailberatung des Landratsbeschlusses***Ziffer 1*

://: Der Antrag von Edith Stauber, den Stimmbürgern alle 3 Varianten zur Abstimmung vorzulegen, wird mehrheitlich abgelehnt.

*Ziffer 9*

Zu Ziffer 9 liegen ein Antrag von Roland Laube und ein solcher von Edith Stauber vor, nachdem Verena Burki einen Antrag zu dieser Ziffer zurückgezogen hat.

Der Antrag Laube lautet:

"Mit dem Bau der Jurastrasse J2 soll erst begonnen werden, wenn eine Änderung des Gesetzes über die Verkehrsabgaben rechtskräftig ist, welche den 20 %igen Verkehrssteuer-Rabatt gemäss § 10 a aufhebt."

Der Antrag Stauber lautet:

"Mit dem Bau der Jurastrasse J2 soll erst begonnen werden, wenn der Bund die Beiträge für subventionierte Hauptstrassen in der vorgesehenen Grössenordnung von 175 Millionen Franken zugesichert

hat. Eine Vorfinanzierung durch den Kanton ist ausgeschlossen."

**RUDOLF FELBER** lehnt namens der Bau- und Planungskommission beide Anträge ab.

**PETER TOBLER:** Heute morgen hat man die Motion der FDP entgegen deren Antrag nicht auf die Traktandenliste setzen wollen, und nun will man beide Geschäfte trotzdem miteinander verquicken. Dies ist abzulehnen, zumal wir Beschwerden risikieren, weil wir die Einheit der Materie verletzen.

**CLAUDE JANIAK:** Mit Einheit der Materie hat dies überhaupt nichts zu tun, denn dies spielt höchstens bei einer Initiative eine Rolle, sicher aber nicht im vorliegenden Fall.

://: Der Antrag von Roland Laube wird mit 38 : 46 Stimmen abgelehnt.

://: Der Antrag von Edith Stauber wird mit 37 : 43 Stimmen ebenfalls abgelehnt.

**Schlussabstimmung**

://: In der Schlussabstimmung wird dem von der Bau- und Planungskommission unterbreiteten Landratsbeschluss I in namentlicher Abstimmung bei 1 Enthaltung **mit 50 : 35 Stimmen zugestimmt.**

**Dem Beschluss zugestimmt haben:**

Franz Ammann, Josef Andres, Danilo Assolari, Adrian Ballmer, Willi Bernegger, Hansruedi Bieri, Patrizia Bognar, Willi Breitenstein, Adolf Brodbeck, Peter Brunner, Susanne Buholzer, Paul Dalcher, Peter Degen, Rudolf Felber, Barbara Fünfschilling, Beatrice Geier, Willy Grollimund, Hildy Haas, Hans Herter, Thomas Hügli, Reto Immoos, Alex Jeitziner, Peter Jenny, Walter Jermann, Hans Ulrich Jourdan, Max Kamber, Rudolf Keller, Rita Kohlermann, Gerold Lusser, Robert Marti, Marcel Metzger, Adrian Meury, Peter Minder, Roger Moll, Alfred Peter, Robert Piller, Max Ribi, Rolf Rück, Ernst Schäfer, Paul Schär, Robert Schneeberger, Hans Schäublin, Urs Steiner, Erich Straumann, Ernst Thöni, Peter Tobler, Hans Rudi Tschopp, Heidi Tschopp, Therese Umiker und Bruno Weishaupt.

**Den Beschluss abgelehnt haben:**

Heinz Aebi, Esther Aeschlimann, Ursula Bischof, Verena Burki, Rös Frei, Thomas Gasser, Ruth Greiner, Gregor Gschwind, Jacqueline Halder, Martha Haller, Ruth Heeb, Margot Hunziker, Claude Janiak, Andres Klein, Peter Kuhn, Roland Laube, Kurt Lauper, Hans Lütolf, Rita Mächler, Roland Meury, Daniel Müller, Peter Niklaus, Elisabeth Nussbaumer, Lukas Ott, Heidi Portmann, Christoph Rudin, Liselotte Schelble, Emil Schilt, Ernst Schläpfer, Dominic Speiser, Edith Stauber, Oskar Stöcklin, Andrea Strasser, Christine von Arx und Alfred Zimmermann.

**Der Stimme enthielt sich:** Fritz Graf.

**Landratsbeschluss I zur Vorlage 94/144  
betreffend Generellem Projekt im unteren  
Ergolztal**

Vom 6. Februar 1995

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Gemäss Strassengesetz vom 24. März 1986, § 14, Absatz 5, werden das Generelle Projekt der Variante 1 "Jurastrasse J2" (Situationsplan 1:5'000, Nr. GE-250) und der zugehörige Bericht genehmigt.
2. Das vom Landrat mit Beschluss Nr. 2385 vom 8. November 1982 rechtskräftig erklärte Generelle Projekt "Talstrasse T2, Abschnitt Anschluss Liestal N2 - Anschluss Liestal Zentrum" gemäss Plan Nr. GE-201 vom August 1982 wird ausser Kraft gesetzt.
3. Sämtliche im Widerspruch zum Generellen Projekt "Jurastrasse J2" stehenden rechtsgültigen Bau- und Strassenlinienpläne von Kantonsstrassen werden aufgehoben.
4. Soweit zur Ausführung der projektierten Strassen gemäss Generellem Projekt "Jurastrasse J2" inklusive sämtlichen Nebenanlagen, Deponie- oder allfälligen Aufforstungsflächen in Rechte an Grund und Boden sowie Miet- und Pachtverhältnisse eingegriffen werden muss, wird dem Regierungsrat gemäss § 37 des Gesetzes über die Enteignung vom 19. Juni 1950 das Enteignungsrecht bewilligt und die Bau- und Umweltschutzdirektion ermächtigt, das Enteignungsverfahren durchzuführen.
5. Für den Bau der Variante 1 "Jurastrasse J2" wird ein Baukredit von Fr. 248'000'000.- zulasten Konto Nr. 2312.701.20-004 bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Frühjahr 1990 werden bewilligt.
6. Die Ziffer 1 dieses Beschlusses über das Generelle Projekt "Jurastrasse J2" untersteht gemäss § 14, Absatz 6 des Strassengesetzes vom 6. März 1986 der fakultativen Volksabstimmung.
7. Die Ziffer 5 dieses Beschlusses über den Baukredit untersteht gemäss § 31, Absatz 1, Buchstabe a bzw. Buchstabe b in Verbindung mit § 36, Absatz 2 der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.
8. Die Ziffern 1 und 5 dieses Beschlusses gelten nur als angenommen, wenn sie beide rechtskräftig werden.

**Landratsbeschluss II zur Vorlage 94/144  
betreffend Kantonale Gesetzesinitiative für  
den Bau der J2 vom Anschluss Liestal N2 bis  
Anschluss Liestal Zentrum**

Vom 6. Februar 1995

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Gestützt auf § 29 Absatz 2 der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft wird das formulierte Begehren für den Bau der J2 vom Anschluss Liestal N2 bis Anschluss Liestal Zentrum dem Volk zur Abstimmung vorgelegt.  
Die Gesetzesinitiative hat folgenden Wortlaut:

"Die unterzeichneten Stimmberechtigten des Kantons Basel-Landschaft stellen, gestützt auf § 28 Absätze 1 und 2 der Kantonsverfassung, das folgende formulierte Begehren um Änderung des Strassengesetzes vom 24. März 1986:  
Strassengesetz (Änderung vom ...)

I. Das Strassengesetz vom 24. März 1986 wird wie folgt geändert:

Nach H. Schlussbestimmungen

§ 43a Realisierung bestimmter Strassenprojekte  
Die Jurastrasse J2 (ehemals Talstrasse T2) im Abschnitt Anschluss Liestal N2 bis Anschluss Liestal Zentrum, deren generelles Projekt der Landrat am 8. November 1982 rechtskräftig beschlossen hat (Beschluss Nr. 2385), wird im Rahmen der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen bis zum Jahr 1999 mit den für die Ausführung notwendigen Anpassungen und Änderungen errichtet.

II. Diese Änderung tritt am Tage nach der Volksabstimmung in Kraft.

2. Der Landrat empfiehlt den Stimmberechtigten, die formulierte Gesetzesinitiative zu verwerfen.

Für das Protokoll:  
Hans Artho, Protokollsekretär

\*

Nr. 2419

**4a. 95/25  
Interpellation von Edith Stauber vom 6.  
Februar 1995: Unklare Haltung der Regierung  
in der Frage Rheinstrasse/J2**

REGIERUNGSRAT HANS FÜNFSCHILLING: § 78 Absatz 1 der Kantonsverfassung sagt, dass der Regierungsrat seine Beschlüsse als Kollegialbehörde fasse. Es wurde bisher auch immer positiv vermerkt, wenn der Regierungsrat entsprechend auftrat. Man wird darum zur entsprechenden Frage grundsätzlich nicht Stellung beziehen.

EDITH STAUBER stellt Antrag auf Diskussion, welche aber mit 31 : 41 Stimmen abgelehnt wird.

Damit ist die Interpellation erledigt.

Für das Protokoll:  
Hans Artho, Protokollsekretär

\*

Nr. 2420

**5. 95/12  
Bericht der Petitionskommission vom 19.  
Januar 1995: Petition Pro Ergolz, T 2 Weiterbau Nein**

://: Den Anträgen der Petitionskommission wird ohne Gegenstimme zugestimmt.

**Landratsbeschluss  
betreffend Petition Pro Ergolz, T 2 Weiter-  
bau Nein**

Vom 6. Februar 1995

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Landrat nimmt von der Forderungen 1 der Petition Verzicht auf Weiterbau J2 im Hinblick auf den Variantenentscheid Kenntnis.
2. Der Landrat nimmt von der Forderung 2 der Petition Schutz der Ergolztal-Landschaft im Hinblick auf den Variantenentscheid Kenntnis.
3. Die Forderung 3 der Petition Förderung der Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs wird als Postulat an die Regierung überwiesen.

Verteiler:

- Petitionäre

Für das Protokoll:  
Hans Artho, Protokollsekretär

\*

**Die nächste Landratssitzung findet statt  
am**

**16. Februar 1995**

\*

**Für die Richtigkeit des Protokolls**

**Im Namen des Landrates**

**der Präsident:**

**der Landschreiber:**

