

Einwohnerrat Liestal
Anna Ott namens der Grünen Fraktion

Interpellation zur Umfahrungsstrasse A22: Prüfung und Planung von alternativen, umwelt- und menschenverträglichen Linienführungen

Als in der zweiten Hälfte der 1950er-Jahre die Linienführung der Nationalstrasse N2 durchs Baselbiet geplant wurde, obsiegt die „Variante Arisdorf“. Eine Linienführung über Liestal (und Lausen) wurde vom Regierungsrat abgelehnt, da „eine offene Linienführung durch das Siedlungsgebiet von Liestal und Lausen mit Rücksicht auf die [...] ausserordentlichen Einwirkungen auf die Siedlungsgebiete und deren Bewohner [...] nicht in Frage“ kam (vgl. Landratsprotokoll vom 21. März 1960). Doch vor dem Hintergrund des rasant zunehmenden Autoverkehrs drängte sich bereits kurz nach dem Bau der Nationaltrasse über Arisdorf der Bau einer kantonalen Umfahrungsstrasse im Ergolzthal auf. Da ein Tunnel durch den Schleifenberg für Liestal nicht finanzierbar war, schlug die Liestaler Gemeindeversammlung der kantonalen Baudirektion vor, die Strasse in einer Galerie entlang der Ergolz zu führen (vgl. bz vom 15. November 1960). Da aber auch für diese Variante die Finanzierung nicht gesichert war, überwies der Landrat einige Planungsjahre später eine Motion an den Regierungsrat und forderte aus finanziellen und zeitlichen Gründen ein kleineres Projekt (vgl. bz. vom 12. Januar 1968).

Das angepasste Projekt des Regierungsrates sah im Raum Liestal eine zweispurige Strasse vor, die zum Teil aus vorfabrizierten Elementen und grösstenteils unter Verzicht auf eine Galerieführung der Ergolz entlang gebaut werden sollte (vgl. Projektbeschrieb der Ingenieurfirma Gruner & Jauslin, in: bz vom 3. Juli 1970). Nach einer nur 18-monatigen Bauzeit wurde am 3. Juli 1970 die Umfahrungsstrasse von Liestal und Lausen eröffnet.

Aus Kostengründen wurde also eine offene Linienführung direkt durch das Siedlungsgebiet und über der Ergolz beschlossen. Ein kurzsichtiger Beschluss, der Liestal nun über Jahrzehnte vor Herausforderungen gestellt hat. Diese Linienführung führt heute zu einer grossen Belastung von Mensch und Umwelt durch Lärm und Abgase. Zudem wurde der Lebensraum Ergolz komplett zerstört. Laut Ausführungen des Stadtrats, der sich auf Erkenntnisse des Bundesamts für Umwelt stützt, kann davon ausgegangen werden, dass die Sanierung der Umfahrungsstrasse – die einem Neubau gleichkommen würde – aus umweltrechtlichen Gründen nicht bewilligungsfähig ist (vgl. Einwohnerratsprotokoll vom 16. Dezember 2015). Daher ist die Prüfung und Planung von alternativen Linienführungen zwingend und dringend an die Hand zu nehmen.

Ich befürchte allerdings, dass sich der Kanton nicht um eine nachhaltige Lösung bemühen wird und sich die Fehler der Vergangenheit wiederholen: Aus finanzpolitischen Gründen wird auf eine Auslegeordnung verzichtet und die günstigste, aber kurzsichtigste Variante gewählt. Anlass für diese Vorbehalte gegenüber dem Kanton geben nicht nur die Projektgeschichte, sondern auch die jüngsten Ereignisse: Der Kanton hat die Umfahrungsstrasse während Jahren vernachlässigt. In der Hoffnung, dass der Bund die Strasse irgendwann übernimmt und sich der Kanton die Sanierungskosten deshalb sparen könnte, hat der Kanton das Bauwerk der Verlotterung preisgegeben. Die Fahrbahn könne wegbrechen, wenn ein Lastwagen zu weit gegen den Rand der Strasse fahre, warnte das kantonale Tiefbauamt kürzlich in den Medien. Mit einem Notkredit von zehn Millionen Franken, der vom Regierungsrat demnächst beantragt wird, soll die Umfahrungsstrasse nun notdürftig saniert werden. Damit soll sichergestellt werden, dass die einzelnen Strassenelemente nicht auseinanderbrechen und die Strasse befahrbar bleibt.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wann wurde der Stadtrat erstmals vom Kanton über den maroden Strassenzustand und die gravierenden Sicherheitsmängel auf dem Liestaler Strassenabschnitt A22 informiert? Welche Massnahmen wurden dabei in Aussicht gestellt – kurzfristig und langfristig?
2. Wann und mit welchen Argumenten hat der Kanton der Stadt Liestal seine „Taktik“ eröffnet, die Strasse an den Bund abzuschieben?
3. Hatte der Stadtrat Gelegenheit, auf die gravierenden Belastungen für Mensch und Umwelt der bestehenden Linienführung hinzuweisen? Wie hat der Kanton darauf reagiert?
4. Ist der Stadtrat bereit, sich mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln beim Kanton dafür einzusetzen, dass alternative, umwelt- und menschenverträgliche und insbesondere bewilligungsfähige Varianten zur aktuellen Linienführung der Umfahrung Liestal geprüft und geplant werden?
5. Ist der Stadtrat bereit, nötigenfalls selbst mit Variantenvorschlägen einer alternativen Linienführung an den Kanton zu gelangen?

Liestal, den 25. Januar 2016

Anna 