

Die Idee einer Hochbahn – aus dem Jahre 1966!

Aus dem Staatsarchiv des Kantons Basel-Landschaft

Motion von F. Zumthor betr.

Ausarbeitung einer Studie in Zusammenarbeit mit Basel-Stadt für die Bewältigung des öffentlichen Verkehrs im Leimen- und Birstal

<http://www.landratsprotokolle.bl.ch/htm/381/de/Detail.htm?Beschluss=16383>

9. Mai 1966

13. Motion von F. Zumthor betreffend Ausarbeitung einer Studie in Zusammenarbeit mit Basel-Stadt für die Bewältigung des öffentlichen Verkehrs im Leimen- und Birstal.

F. Zumthor begründet die am 28. März 1966 eingereichte Motion und führt hierzu aus: Für die Regionale Strassenplanung im Birs- und Leimental besteht eine Subkommission der kantonalen Planungskommission. Die erste Arbeit dieser Kommission hat der Landrat vor einiger Zeit genehmigt, nämlich den Strassennetzplan der Region Leimental-Birstal. Neben dieser Subkommission funktioniert auch noch eine vom Regierungsrat eingesetzte Expertenkommission für die Planung der öffentlichen Verkehrsmittel im Birs- und Leimental. Neuerdings befasst sich diese Kommission auch mit den gleichen Problemen im Rheintal. Sie war fest an der Arbeit. Deren Präsident wurde z.B. bei der Behandlung der Verkehrsfragen im Zusammenhang mit dem Bruderholzspital zugezogen.

Bei der Lösung der gestellten Aufgabe hat sich die Expertenkommission zuerst auf die heute üblichen und bekannten öffentlichen Verkehrsmittel konzentriert. Immer mehr wurde aber erkannt, dass das Problem nur befriedigend gelöst werden kann, wenn der öffentliche und der private Verkehr getrennt und kreuzungsfrei auf eigenen Trassen geführt wird. Bis jetzt ist diese Möglichkeit nur in der Tieflage gesucht worden. Basel z.B. will das Problem zu lösen versuchen, indem die sogenannte "Dreieckskommission" beauftragt wurde, ein **Tiefbahnprojekt** auszuarbeiten. Die bisherigen Studien sollen auf Grund zuverlässiger Angaben bereits ca. Fr. 700 000.— gekostet haben. Sollte dieses Projekt in Basel verwirklicht werden, würden sich für den Kanton Baselland viele Fragen stellen, mit denen sich die private Arbeitsgruppe in ihrem Bericht vom 31. Januar 1961 an die kantonale Expertenkommission auseinandersetzt.

Generelle Berechnungen haben ergeben, dass die Sanierung der Kreuzung Leimgrubenweg/Brüglingerstrasse beim Dreispitz in Basel auf konventionelle Weise ca. 40 Millionen Franken kosten würde. Daraus ist ersichtlich, in welchen Dimensionen man sich bewegt. Diese Ueberlegungen haben zur Erkenntnis geführt, dass die Verkehrssanierung mit den bisherigen Verkehrsmitteln die ohnehin angeschlagene Finanzkraft des Kantons Baselland übersteigen würde, da eine wirtschaftliche Lösung nicht möglich wäre. Es wurde deshalb nach anderen Möglichkeiten gesucht.

Angeregt durch den **Monorail** an der Expo in Lausanne und durch die bereits verbesserte Ausführung an der Weltverkehrsausstellung in München ist die Expertenkommission zur Auffassung gelangt, man sollte untersuchen, ob ein solches System für unsere Zwecke verwendbar wäre. Nun verfügt aber die Expertenkommission über keinerlei Planungskredite, so dass sie nicht von sich aus etwas unternehmen konnte. Andererseits sollte zuerst eine generelle Abklärung getroffen werden, bevor sich die Kommission ernsthaft mit dem Problem beschäftigt.

Es hat deshalb das Mitglied der Expertenkommission, Ing. E. Böhringer in Oberwil, im Einverständnis der Kommission diese Aufgabe übernommen und von sich aus noch das Planungsbüro Schwörer und Butler in Liestal sowie den Volkswirtschaftler Dr. W. Maurer in Basel beigezogen. Diese bildeten eine private Arbeitsgruppe, die auf eigene Rechnung arbeitete. Das Resultat der ersten generellen Studien liegt im oben erwähnten Bericht der privaten Arbeitsgruppe vom 31. Januar 1966 vor, der dem Landrat mit der Motion als integrierender Bestandteil zugestellt wurde.

Die Ergebnisse haben sich nun etwas überstürzt. Kurz vor Abschluss der Studien der Arbeitsgruppe ist bekannt geworden, dass die basler Dreieckskommission ihr Tiefbahnprojekt soweit vorangetrieben hat, dass bereits ein Vorschlag zu einem Ratschlag an den Grossen Rat vorgelegen ist. In diesem Vorschlag soll von der Möglichkeit unkonventioneller Verkehrsmittel nichts vermerkt sein.

Auch die Auswirkungen auf den Kanton Baselland sind nicht ersichtlich. Die Arbeitsgruppe hat es deshalb als notwendig erachtet, Behörden und Bevölkerung von Baselland so rasch als möglich auf die neue Möglichkeit aufmerksam zu machen und vor allem auch auf die finanziellen Konsequenzen einer allfälligen Tiefbahn hinzuweisen. Es sind daher auch die Pressepublikationen erfolgt. Im weiteren haben Radio und Fachzeitschriften das Problem ebenfalls aufgegriffen und zur Diskussion gestellt. Die Basellandschaftliche Expertenkommission hat den Bericht der Arbeitsgruppe ebenfalls entgegengenommen und ihn ca. Mitte Februar 1966 an die Baudirektion weitergeleitet mit dem Ersuchen, darüber mit der Expertenkommission eine orientierende Aussprache zu pflegen.

Die Reaktion des Regierungsrates steht noch aus, wahrscheinlich deshalb, weil inzwischen die Motion eingereicht wurde. Durch die Veröffentlichungen haben auch Mitglieder der Basler Dreieckskommission den Eindruck erhalten, die Baselbieter Variante des Monorails sei ernsthaft zu prüfen. Zwischen den zuständigen Fachkommissionen von Basel und Baselland haben bereits bezügliche Besprechungen stattgefunden. Der gegenwärtige Stand ist der, dass der Präsident der Basler Dreieckskommission (Stadtplaner Peter) ein Arbeitsprogramm zur Weiterbehandlung und Koordination von Tiefbahn/Monorail ausarbeitet und zu einer nächsten Sitzung einladen wird.

Daraus ergibt sich, dass auf der Ebene der Fachkommissionen der Stein bereits ins Rollen gekommen ist. Der Haken besteht nun aber darin, dass Basel mit dem Tiefbahnprojekt viel weiter voran ist, als angenommen wurde. Es gilt nun für Baselland, daraus die Konsequenzen zu ziehen und seinerseits die Arbeiten auf den gleichen Stand zu bringen. Dann wird es möglich sein, wirkliche Vergleiche anzustellen und ernsthaft mit Basel-Stadt zu verhandeln und zu koordinieren. Nachdem es sich um eine Angelegenheit handelt, die den ganzen Kanton angeht, muss sich das kantonale Parlament so früh als möglich damit befassen und die notwendigen Schlussfolgerungen ziehen.

Der Regierungsrat soll dadurch nicht nur veranlasst werden etwas zu unternehmen, sondern es soll damit seine Position gestärkt werden. Wie aktuell die Sache ist, kann damit begründet werden, dass im Zusammenhang mit dem Projekt eines Shopping-Centers in Münchenstein, das im Rahmen der Ortsplanung nun beschlossen ist, die kantonalen Behörden mit der Frage Tiefbahn oder Hochbahn sehr bald konfrontiert werden. Es geht absolut nicht darum, dass private Fachleute dem Kanton ein Projekt verkaufen wollen. Sondern es geht darum, eine Idee zur Diskussion zu stellen, die dem Kanton Baselland hilft, durch den finanziellen Engpass durchzukommen, ohne die notwendige Entwicklung zu behindern.

In Ergänzung des Berichtes der Arbeitsgruppe vom 31. Januar 1966 hat der Motionär den Fraktionen noch ein Arbeitsprogramm zukommen lassen, aus dem ersichtlich ist, dass mit verhältnismässig wenig Mitteln brauchbare Resultate möglich sind. Erst wenn diese vorliegen, kann endgültig entschieden werden, ob auf das Projekt der hohen Schiene eingetreten werden kann oder nicht.

Dank den bisherigen Vorarbeiten verfügt die Arbeitsgruppe über sehr viele Unterlagen. Der Gang der Dinge ist bis heute absolut korrekt verlaufen. Eine private Arbeitsgruppe hat auf Anregung einer

staatlichen Kommission für die Lösung eines dringenden öffentlichen Problems eine neuartige Lösung vorgeschlagen. Es ist deshalb Pflicht der Behörden, sich damit zu beschäftigen und abzuklären, ob die Sache in Frage kommt. Es handelt sich um ein interkantonales Problem, was wiederum die Verpflichtung in sich schliesst, mit dem betreffenden Partner, im vorliegenden Falle vor allem mit Basel-Stadt, in Kontakt zu treten, also Regionalplanung zu treiben.

Der Sprechende ersucht, die Motion an die Regierung zu überweisen, umso mehr als der Text der Motion ziemlich weit gefasst ist und dem Regierungsrat einen weiten Spielraum lässt. Baudirektor M. Kaufmann bezeichnet in seiner Antwort die Ausführungen des Motionärs als richtig und bestätigt, dass **vor einigen Jahren eine Expertenkommission für Verkehrsplanung im Birs- und Leimental bestellt worden ist, von der man aber bisher nicht viel gehört habe**. Den Kommissionsprotokollen hat man aber entnehmen können, dass die Sache studiert wird. Der Kanton Baselland wird jedoch bei seiner gegenwärtigen angespannten Finanzlage keine Hochbahnen bauen können.

Eine private Arbeitsgruppe, die das gleiche Problem auf Veranlassung der kantonalen Expertenkommission studierte, hat nun gestützt auf Meldungen, wonach Basel-Stadt mit dem Studium ihres Verkehrsproblems weiter voran sei, unverhofft einen Bericht verfasst und veröffentlicht. Der Sprechende war über diese Publizität etwas überrascht, mit der man offensichtlich den Planungsstellen von Basel noch rasch zuvorkommen wollte. Seines Erachtens wäre es besser und anständiger gewesen, wenn sich die Projektverfasser zuerst an die Baudirektion gewendet hätten.

In den Vorschlägen dieser Arbeitsgruppe liegt eine Möglichkeit zur Lösung des Verkehrsproblems, aber technisch ist das Projekt noch nicht abgesprachen. Der Bericht der sogenannten Dreieckskommission wird nicht dazu führen, dass schon dieses Jahr in Basel mit dem Bau einer Tiefbahn begonnen werden kann. Basel-Stadt hat die Baudirektion von Baselland nie darüber orientiert, dass Untersuchungen über den Bau einer Tiefbahn durchgeführt werden.

Der Regierungsrat ist bereit, die Motion in Form eines Postulates entgegenzunehmen, damit er die Sache nach allen Richtungen prüfen, den Regierungsrat von Basel-Stadt um Orientierung ersuchen und die beidseitigen Meinungen in Zusammenarbeit mit Basel-Stadt wenn möglich koordinieren kann.

- F. Dick: Die Motion bezweckt eine bessere Zusammenarbeit mit Basel-Stadt, und das wird richtig sein. Die Monorail-Idee ist sicherlich noch entwicklungsfähig, die entwickelte Bahn aber vorläufig noch nicht brauchbar. Vordringlich ist jedoch eine technische Sanierung der Trambahn Basel-Aesch und der Birseckbahn. Damit kann nicht zugewartet werden, bis eine Monorail entwickelt ist. Nach der Meinung des Sprechenden kann die Motion überwiesen werden, um die verschiedenen Möglichkeiten der Verkehrsträger zu prüfen. Wenn Gemeinden und Kanton davor zurückschrecken, die Finanzen zur technischen Sanierung der Trambahn Basel-Aesch und der Birseckbahn zur Verfügung zu stellen, wird es noch weniger möglich sein, eine Hochbahn zu finanzieren. Der Bau einer solchen ist eine Angelegenheit, die auf weite Sicht geprüft werden kann. Der Sprechende ersucht den Motionär, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

- F. Basler ist erstaunt, dass in Basel die Planung schon sehr weit vorangeschritten und bereits spruchreif sein soll, während andererseits schon seit zehn Jahren über die Korrektur der Alten Reinacherstrasse, Gemeinde Münchenstein, diskutiert wird von Basel/auf Anfrage hin über die Lösung ab Stadtgrenze keine Antwort erhältlich war. Baselland weiss auch nichts über die Führung der Autobahn und deren Anschluss auf basellandschaftlichem Gebiet. Eine Zusammenarbeit mit Basel-Stadt ist notwendig, damit die Verkehrsplanung koordiniert werden kann. Der Sprechende er-

kündigt sich, was mit der Alten Reinacherstrasse geht und wie sich Basel-Stadt zu deren Korrektion stellt. Alsdann empfiehlt er, die Motion als Postulat zu überweisen.

- H. Erb: Nachdem Basel-Stadt den Kanton Baselland über die Vorschläge der Verkehrsplanung und -Sanierung nicht orientiert hat, ist umsomehr die Ueberweisung der Motion notwendig. Der Sprechende ist der Meinung, mit der Tieferlegung der T18 könnte man vielleicht einige Millionen Franken einsparen. Baselland sollte die Planung vorantreiben und Basel-Stadt darüber mit dem dazu gehörenden Unterlagen orientieren. Das heisst noch nicht, dass später ein Monorail gebaut wird oder gebaut werden muss.

- H. Facchin: Mit dem Postulat ist praktisch nichts erreicht, als dass es schubladisiert werden könnte. Das Problem hört an der Grenze Basel- Stadt/Baselland nicht auf. Aus Diskussionen in Zürich ist hervorgegangen, dass eine Hochbahn nicht erwünscht ist. Baselland sollte die Sache prüfen und den Aufwand für die Prüfung von Fr. 170 000.— aufbringen, **nachdem der Verkehr zu lösen mit allen vorhandenen Mitteln nicht mehr möglich ist**. Der Sprechende empfiehlt, das Begehren als Motion zu überweisen.

- L. Bürgisser: Die Dreieckskommission in Basel ist auf die Tiefbahn ausgerichtet, während die private Arbeitsgruppe in Baselland mit Ingenieur E. Böhringer die Hochbahn empfiehlt. Der Sprechende glaubt nicht, dass Basel- Stadt mit der Studie für eine Tiefbahn weit voran ist. Primär müssen im Kanton Baselland die Talverbindungen gefördert und die Querverbindungen erstellt werden. Notwendig sind auch bessere Verbindungen im Ergolzthal mit Basel.

- Dr. F. Lüdlin stellt fest, dass die Idee der hohen Schiene nicht von der privaten Arbeitsgruppe, sondern von der Expertenkommission geboren wurde, und weil diese keinen Kredit hatte, sich eine private Gruppe von Ingenieuren zur Prüfung des Problems zusammengeschlossen hat. Das wäre auch eine gute Lösung für den Strassenbau, bei dem vielleicht manches anders herausgekommen wäre, wenn man sich frühzeitig genug mit den Problemen auseinandergesetzt hätte. Der Sprechende kann sich vorstellen, dass sich der Verkehr künftig auf zwei Ebenen abwickelt und sich Tiefbahnen in der Stadt sehr gut mit Hochbahnen in den stadtnahen Gemeinden koordinieren lassen würden. Eine Hochbahn ist bereits in Japan in Betrieb, so dass man nicht noch Jahre auf die technische Entwicklung warten muss und nicht erst in 20 bis 30 Jahren derartige Bahnen wird erstellen können.

- F. Schiesser verweist auf das Bestehen von zwei Kommissionen. Schon diese Tatsache deutet nicht auf Koordination. Der Bau der beiden Strassen Reinach-Therwil und Oberwil-Therwil, wofür an der Vormittagssitzung die Projekte genehmigt wurden, wird Jahre auf sich warten lassen, weil der Kanton die Mittel zur Schaffung neuer Verkehrsverbindungen nicht hat. Die Baudepartemente von Basel-Stadt und Baselland sollten miteinander reden, denn nicht private Ingenieurbüros können im Namen des Kantons derartige Verhandlungen mit Basel führen. Nachdem nicht einmal die nötigsten Strassenzüge gebaut werden können, sollte man nicht 30 bis 50 Jahre zum voraus planen. Der Sprechende erachtet die Motion förmlich als zu weitgehend und empfiehlt deren Umwandlung in ein Postulat.

- W. Rippas begrüsst, wenn auf weite Sicht geplant wird und regt an, den Regierungsrat zu beauftragen, mit dem Kanton Basel-Stadt auf dem Gebiete der Planung zusammenzuarbeiten.

- W. Jauslin: Die Projektierung in Basel geht auf Vorschläge von Fachverbänden zurück, in denen auch Baselbieter mitwirken. Der Unterschied im Vorgehen besteht darin, dass in Basel eine grossrätliche Kommission eingesetzt war. Ob das Begehren als Motion oder als Postulat überwiesen wird, ist dem Sprechenden gleichgültig. Er möchte aber mit der Ueberweisung der Motion die Sache nicht so verstanden haben, dass künftig nur ein Projekt "die hohe Schiene" diskutiert wird.

- Bau- direktor M. Kaufmann wehrt sich dagegen, dass seitens einer privaten Planergruppe der Kanton überfahren und dem Kanton ein Projekt aufgedrängt wird. Diese Gruppe hätte sich mit dem Kanton in Verbindung setzen und nicht von sich aus einen Bericht, der für den Kanton bestimmt ist, veröffentlichen sollen. Gute Ideen werden selbstverständlich von den Behörden aufgegriffen und weiter verfolgt. Für eine derartige Planung darf aber nicht allzuviel Geld aufgewendet werden, nachdem der Kanton nicht einmal über die Mittel für den ordentlichen Strassenbau verfügt. Der Sprechende glaubt jedoch nicht, dass Basel-Stadt mit der Prüfung der Verkehrsstudie und einem Projekt für eine Tiefbahn soweit ist, dass Befürchtungen bestehen müssten, Baselland komme in der Verkehrsplanung zu spät.

- F. Zumthor: Baselland wird nicht von einer Privatgruppe überfahren, darum geht es gar nicht. Es hat lediglich ein Mitglied des Landrates die Sache aufgegriffen, um sie im Landrat zur Diskussion zu stellen. Der Sprechende glaubt, die Motion sei so formuliert, dass sie überwiesen werden kann.

- F. Dick kann der Motion nicht zustimmen, wenn die Meinung besteht, die Hochbahn müsse kommen und die technische Sanierung der Birseckbahn sowie anderer Verkehrsmittel sei zurückzustellen. Er betont, die technische Sanierung der bestehenden Verkehrsverbindungen dürfe nicht zugunsten einer Hochbahn verzögert oder zurück- gestellt werden.

- Damit ist die Diskussion erledigt. Hierauf wird die Motion mit 43 gegen 1 Stimme überwiesen.