

«Pferdewechsel» wäre schädlich

Liestal Nur die Fortsetzung der links-grünen Mehrheit im Stadtrat garantiere Kontinuität beim Aufschwung, finden Lukas Ott, Franz Kaufmann und Regula Nebiker.

VON ANDREAS HIRSBRUNNER

Sie wollen zusammen weitermachen. Das proklamieren der Liestaler Stadtpräsident Lukas Ott (Grüne), sein Vize Franz Kaufmann und Stadträtin Regula Nebiker (beide SP) schon seit Wochen auf ihren gemeinsamen Plakaten. Gestern nun doppelten sie an einer Medienkonferenz nach und legten dar, dass ein Verlust der links-grünen Mehrheit im fünfköpfigen Stadtrat die Kontinuität bei Liestals Aufschwung bremsen würde.

Ott meinte rückblickend: «Wir dürfen auf eine erfolgreiche Amtsperiode zurückschauen. Der Stadtrat ist als Team unterwegs und gegen innen und aussen lösungsorientiert.» Das gelte auch für die abtretende Marion Schafroth (FDP) und den parteilosen Daniel Muri, den Ott gerne auch in der nächsten Legislatur mit an Bord hätte. Und Ott streifte vieles, das für Liestals Dynamik steht. So etwa die im Verhältnis zur Einwohnerzahl (14 000) rekordhohen Arbeitsplätze (16 000) oder die Entwicklung auf dem Bahnhofareal. Dort habe der Stadtrat klare Vorstellungen entwickelt, wohin er mit Liestal wolle, und mit SBB, Post und diversen Investoren starke Partner gewonnen. Alleine die SBB würden eine halbe Milliarde Franken in Bahnanlagen und neue Bahnhofgebäude investieren, was das Hundertfache von dem sei, was die Stadt jährlich investiere. Dann kam Ott auf den Kern

seiner Botschaft: «Jede Medaille hat zwei Seiten. Die Kehrseite von starken Partnern ist, dass auch wir selber verlässliche Partner sein müssen. Ein Pferdewechsel wäre jetzt Liestals Projekten nicht zuträglich.»

Auch Kanton bekommt Fett ab

Das war ein Tritt ans Schienbein der Bürgerlichen, die zwei Sitze im Stadtrat anstreben. Womit es vorbei wäre mit der links-grünen Stadtratsmehrheit, sofern Muri im Amt bestätigt wird. Aber auch den Kanton in seiner «allumfassenden Selbstherrlichkeit» verschonte Ott nicht: Der Stadtrat habe in den letzten Jahren viel in die Vernetzung mit andern Gemeinden investiert, um deren Interessen gegenüber dem Kanton besser durchzusetzen. Stichworte waren die Gemeinde-Initiativen bei der Pensionskassen-Reform und beim Sozialhilfe-Ausgleich. Und in dieser Kadenz gehts weiter. Ott: «Wenn bei der Rückerstattung der Ergänzungsleistungen die halbherzige Kompromissvariante am Donnerstag im Landrat durchkommt, kündigen wir noch am gleichen Tag die nächste Gemeinde-Initiative an.»

Neben Otts fulminanter Gesamtschau verblassten die beiden andern Referenten fast ein wenig. Regula Nebiker erinnerte an ihre Erfolge bei den Betrieben, allem voran die Aufarbeitung des Wasserrechnungs-Chaos, aber auch die Eindämmung der öffentlichen Sprayereien. Franz Kaufmann meinte selbstbescheiden: «Ich bin so gut wie meine Mitarbeiter. Stabilität ist das A und O.» Während seiner zweigeteilten Amtsperiode seien im Bildungsbereich Tagesstrukturen und Schulsozialarbeit eingeführt worden, beim Baulichen habe er «nach der Krise» das Stadtbauamt wieder sorgfältig aufgebaut.

NACHRICHTEN

MUTTENZ Betrunkener Raser kollidiert mit Mauer

Ein alkoholisierte Lieferwagenlenker hat auf der A 18 bei Muttenz am Sonntag einen Selbstunfall verursacht. Statt mit erlaubten 80 km/h war der 32-Jährige mit mehr als 160 km/h durch den Schänzli-Tunnel gebrettert. Damit liegt gemäss der gestrigen Polizeimittelteilung ein Raserdelikt vor. Der in Richtung Basel fahrende Schweizer habe am Sonntag kurz nach 23.30 Uhr nach der Tunnelausfahrt die Herrschaft über sein Fahrzeug verloren. Der Lieferwagen prallte gegen eine Mauer und blieb danach stark beschädigt stehen. Der Fahrer blieb unverletzt. Den Fahrausweis musste er an Ort und Stelle abgeben. Die Staatsanwaltschaft hat ein Strafverfahren gegen ihn eröffnet. (SDA)

AESCH Feuerwehr befreit Zeitungsverträge

Am Dienstag ereignete sich in Aesch ein Selbstunfall. Ein 48-Jähriger fuhr gegen 4 Uhr vor ein Geschäftshaus am Obereggweg, um dort deponierte Zeitungen ins Auto zu laden, wie die Polizei gestern mitteilte. Als er etwas näher herankam wollte, rutschte er von der Kupplung, weshalb das Auto nach vorne schoss – direkt in den verglasten Eingang des Geschäftes. Beim Manöver liess der Mann sein linkes Bein aus dem Auto hängen. Beim Unfall wurde es zwischen Verglasung und Eingangstür eingeklemmt. Die Feuerwehr befreite den Zeitungsverträge aus seiner misslichen Lage. Er wurde ins Spital gebracht. An Auto und Gebäude entstand beträchtlicher Sachschaden. (BZ)



man aber die Umfahrungsstrasse nicht. Man stehe heute vor einem Scherbenhaufen mit vielen Sachzwängen. Chrétien kündigt aber an: «Wir werden auf jeden Fall die Sanierung kritisch verfolgen und wenn nötig ökologische Ersatzmassnahmen einfordern.»

A 22 bleibt vorerst Hängepartie

Und was hält der Kanton, der im Moment immer noch Hauptakteur bei der A 22 ist, von einem Schleifenberg-Tunnel? Jacobi sagt: «Ich habe gar keine Rechtsgrundlage, an der Planung eines solchen Tunnels zu arbeiten, weil er nicht im Richtplan enthalten ist.» Zudem könnte

«Wir empfehlen, die Machbarkeit einer Tunnellösung zu prüfen.»

Bundesamt für Umwelt

eine solche Planung zu einer «Verlustprojektierung» werden, weil offen sei, was der Bund später wolle. Damit spricht Jacobi die Hängepartie an, die derzeit das Hauptproblem ist: Der Bund hat die A 22 – und die A 18 im Birstal – 2012 in den Netzbeschluss aufgenommen. Das heisst, die beiden kantonalen Hochleistungsstrassen gehören zum Strassenpaket, das der Bund eigentlich übernehmen will.

Doch mit der Ablehnung der Erhöhung der Autobahnvignette durch das Volk im November 2013 fehlen Rechtsgrundlage und Finanzierungsbasis für

diese Übernahme. Auch beim Bundesamt für Strassen (Astra), weiss man nicht, wie es weitergeht. Darüber müsse nun das Parlament entscheiden, sagt Astra-Sprecher Gabriele Crivelli. Dort hat im letzten Herbst der Ständerat die Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds an seine Verkehrskommission zurückgewiesen mit dem Auftrag, den Netzbeschluss darin zu integrieren und dessen Finanzierung sicherzustellen. Das wertet Jacobi als positives Zeichen dafür, dass A 18 und A 22 vom Bund in absehbarer Zeit definitiv übernommen werden.

Doch schon einmal hat sich der Kanton verspekuliert, als er die Sanierung der A 22 hinausgeschob in der Hoffnung, dass sie dann der Bund durchführe. Das muss er jetzt mit der zehn Millionen Franken teuren Notfallsanierung büssen. Dass die kantonale Planung rund um die A 22 sowieso kein Ruhmesblatt ist, zeigt ein Blick auf das Gesamt-Flickwerk: zwischen Pratteln und Liestal ein hochmoderner, weitgehend vierspuriger Abschnitt, rund um Liestal ein vom Zerfall bedrohtes, zweiseitiges Strassenstück und von Lausen bis Sissach eine vierspurige, ebenfalls langsam sanierungsbedürftige Autobahn.

Online können Sie einen Film mit dem Liestaler Stadtrat Franz Kaufmann auf und unter der maroden A 22 sowie eine interaktive Karte sehen.

ZUR GESCHICHTE DER A 22

Hätte man nur ...

1957 schlug der Kanton Basel dem Bund einen Tunnel durch den Schleifenberg vor. Dies im Rahmen der Planung der Autobahn N 2 (heute A 2) von Basel ins Mittelland; damals rollte noch der ganze Nord-Süd-Verkehr durch Liestal, teilweise sogar durch die Altstadt. Der Bund lehnte jedoch zwei Jahre später einen solchen Tunnel aus Kostengründen ab und wollte stattdessen die Ergölz mit der Autobahn überdachen. Dagegen wehrte sich der Landrat einstimmig. Die Regierung machte darauf dem Bund eine N 2-Linienführung via Giebena-Arisdorf schmackhaft. Trotz grossen Widerstands eines Komitees beschloss die Bundesversammlung 1960 diese Variante. In Liestal baute man acht Jahre später zusätzlich die heutige Umfahrungsstrasse A 22.

INSERAT

Unabhängig
Aalaageberootig –
grad um dr Egge.



Schauen Sie einfach vorbei oder rufen Sie uns an.
Gerne stellen wir Ihnen unsere Leistungspakete vor.
Tel. 061 266 33 33, www.bkb.ch

Basler
Kantonalbank
fair banking