



---

## Vorlage an den Landrat

### Umfahrung von Laufen und Zwingen, Planungskredit

Antrag des Regierungsrates an den Landrat betreffend Genehmigung des Planungskredites

Vom 4. Juli 2000

#### 1. Zusammenfassung

Die Gemeinden Laufen und Zwingen leiden unter dem Durchgangsverkehr auf der Schweizerische Hauptstrasse H18<sup>1</sup> und den dadurch verursachten Immissionen. Das Problem wurde bereits in den Fünfzigerjahren erkannt. Damals wurden vom Kanton Bern zahlreiche Lösungen untersucht. Sämtliche Bemühungen um eine akzeptable Lösung blieben aber im Ideen-Entwurfsstadium stecken.

Der Kanton Basel-Landschaft hat am Beispiel der Schweizerischen Hauptstrasse H2 zwischen Liestal und dem Anschluss Liestal an die Autobahn A2 die Erfahrung gemacht, dass es bei einer Jahrzehnte dauernden Planungsgeschichte notwendig ist, sich von der Detailbetrachtung zu lösen und das Problem, ohne Vorurteile, auf der Stufe eines Konzeptes zu bearbeiten und unter Berücksichtigung der vernetzten Auswirkungen einer Strassenanlage die beste Lösung zu ermitteln. Sie dient als Diskussionsgrundlage für den nachfolgenden politischen Entscheid.

Wie bei der H2 zwischen Liestal und dem Autobahnanschluss Liestal in Pratteln soll auch bei der Umfahrung von Laufen und Zwingen nach bekanntem Muster eine "Zweckmässigkeitsbeurteilung" durchgeführt werden.

Der Laufentalvertrag verpflichtet ausserdem den Kanton Basel-Landschaft, die Umfahrungsstrassen von Laufen und Zwingen in sein Strassenkonzept prioritär aufzunehmen. Mit "Strassenkonzept" ist einerseits der kantonale Richtplan nach Bau- und Raumplanungsgesetz zu verstehen,

---

<sup>1</sup> Hauptstrasse H18: vormals Talstrasse (T18) bzw. Jurastrasse (J18)

andererseits die kantonale Prioritätenfolge für die Bauausführung. Über den Zeitpunkt der Realisierung von Umfahrungsstrassen sagt der Laufentalvertrag nichts aus.

Damit der Kanton mit dem Vorhaben einer Umfahrung von Laufen und Zwingen nicht im Widerspruch zum Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs §1 handelt, sind flankierende Massnahmen zugunsten der Jura-Bahnlinie Basel - Laufen (-Delémont) zu entwickeln. Diese flankierenden Massnahmen sind integrierender Bestandteil des Strassenbauprojektes und müssen die Anbindung des Laufentals auf der Schiene sowie die Konkurrenzfähigkeit des öffentlichen Verkehrs auch nach dem Bau einer Umfahrungsstrasse gegenüber heute verbessern bzw. zumindest auf dem heutigen Stand halten.

Für die Gemeinden ist es wichtig und dringlich, das kantonale Strassenkonzept definitiv zu kennen. Die Gemeinde Laufen erarbeitet zur Zeit ein Leitbild, das auch die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung beinhaltet. Die Siedlungsentwicklung soll festgelegt und die Wirtschaft gefördert werden. Die Erschliessung mit optimaler Anbindung ans übergeordnete Strassen- und Bahnnetz von Gewerbe- und Industriezonen ist dabei aus ihrer Sicht von grösster Bedeutung.

Das Ziel der Planung einer Ortsumfahrung von Laufen und Zwingen lautet: Das Siedlungsgebiet von Laufen und Zwingen ist vom Durchgangsverkehr auf der Schweizerischen Hauptstrasse H18 und den mit demselben zusammenhängenden Immissionen zu befreien. Eine Zunahme der gesamten Luftschadstoff-Emissionsfracht ist soweit wie möglich zu vermeiden.

Eine Verkehrsanalyse im Raum Laufen hat gezeigt, dass eine Umfahrung von Laufen (und Zwingen) die Lebensqualität der Anwohner wesentlich verbessern kann.

Damit die Planungskosten in einem vertretbaren Rahmen gehalten werden können, wurden in einer ersten Triage aus der Fülle von Lösungsvorschlägen drei Varianten für eine Umfahrung von Laufen und deren zwei für eine Umfahrung von Zwingen ermittelt. Diese sollen auf einer vertieften Planungsstufe untersucht werden.

Nach dem bekannten Vorgehen einer "Zweckmässigkeitsbeurteilung" werden die folgenden Planungsschritte vorgenommen:

Auf der Stufe eines Generellen Projektes müssen die Projektpläne erarbeitet und die Umweltauswirkungen ermittelt werden. Danach können mit Hilfe von wissenschaftlichen Methoden der Variantenvergleich zur Feststellung der Zweckmässigkeit der Varianten, eine Risikoermittlung und eine stufengerechte Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt werden. Damit die Planung die Wünsche der betroffenen Bevölkerung berücksichtigen kann, sind die Planer auf die Mitarbeit der Gemeinden angewiesen. Bei der Gewichtung der Ziele und Kriterien ist die Mitarbeit der betroffenen Bevölkerung von Laufen und Zwingen notwendig.

Zwischen der Kreditgenehmigung und dem Beschluss eines Generellen Projektes werden rund 3 Jahre vergehen. Es ist mit Kosten von 3 Mio. Franken zu rechnen.

## **1.1. Inhaltsverzeichnis**

1. Zusammenfassung	1
1.1. Inhaltsverzeichnis	3
2. Rechtliche Grundlagen	4
3. Begründung / Bedarf	4
3.1. Einbindung in Planung / Konzept	4
3.2. Heutige Situation	5
3.3. Künftige Situation und Ziele	5
3.4. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	7
3.5. Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr	8
3.6. Weiteres Vorgehen, Projektperimeter	9
4. Planungsaufgaben	9
5. Termine	10
6. Kosten und Finanzierung	11
6.1 Planungskosten	11
6.2 Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	12
7. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	12
8. Parlamentarische Vorstösse	17
9. Antrag	18

## 2. Rechtliche Grundlagen

- Kantonales Strassengesetz vom 24. März 1986
- Kantonales Raumplanungs- und Baugesetz vom 8.1.1998
- Laufentalvertrag vom 10.2.1983 (§ 109) in Verbindung mit der Vereinbarung (Art.21) über die Anpassung des Laufentalvertrages vom 12.5.1989
- Strassennetzplan der Region Laufental (Spezialrichtplan) SNP-601A vom Dezember 1994

## 3. Begründung / Bedarf

Seit Jahrzehnten beklagen die Gemeinden Laufen und Zwingen den Durchgangsverkehr auf der Schweizerischen Hauptstrasse H18 <sup>2</sup>, der ihre Gemeinden mit Immissionen in Wohn- und Geschäftszonen belastet. Das Problem wurde bereits in den Fünfzigerjahren erkannt. Erste Lösungen mit einer Umfahrungsstrasse wurden vom Kanton Bern untersucht. Da das Gelände im Laufental und insbesondere im Raum Laufen coupiert und kleinräumig ist, bzw. die Flächen, die für den Strassenbau geeignet wären, stark besiedelt oder landwirtschaftlich genutzt sind, blieben die Lösungsansätze, z.T. mit mehreren Untervarianten, über die Jahre im Ideen-/Entwurfsstadium stecken.

Für die Gemeinden ist es wichtig und dringlich, das kantonale Strassenkonzept definitiv zu kennen. Die Gemeinde Laufen überarbeitet zur Zeit ihre Siedlungsplanung. Die Siedlungsentwicklung soll festgelegt und die Wirtschaft gefördert werden. Die Erschliessung mit optimaler Anbindung ans übergeordnete Strassen- und Bahnnetz von Gewerbe- und Industriezonen ist dabei von grösster Bedeutung. In der Landwirtschaftszone beider Gemeinden herrschen sehr komplizierte historisch gewachsene Eigentumsverhältnisse. Das Vermessungs- und Meliorationsamt hat den Gemeinden die Vorteile dargelegt, die ein Meliorationsverfahren mit sich brächte. In dieses langfristige Verfahren müsste auch eine Umfahrung von Laufen und Zwingen mit einbezogen werden. Auch für dieses Vorhaben ist eine rechtskräftig festgelegte Linienführung notwendig und dringlich.

### 3.1. Einbindung in Planung / Konzept

Im Kanton Basel-Landschaft wurde am Beispiel der Schweizerischen Hauptstrasse H2 zwischen Liestal Zentrum und dem Anschluss Liestal an die Nationalstrasse A2 die Erfahrung gemacht, dass es bei einer Jahrzehnte dauernden Planungsgeschichte notwendig ist, sich von der Detailbetrachtung zu lösen und das Problem, ohne Vorurteile und unbefangen, auf der Stufe eines Konzeptes zu betrachten um die beste Lösung zu finden. Es wurde eine "Zweckmässigkeitsbeurteilung" nach bekanntem Muster durchgeführt.

---

<sup>2</sup> Hauptstrasse H18: vormals Talstrasse (T18) bzw. Jurastrasse (J18)

Im Jahr 1995 beschloss der Landrat den Strassennetzplan der Region Laufental. Er enthält als Rückgrat die bestehende Schweizerische Hauptstrasse H18. Diese gehört zum Schweizerischen Hauptstrassennetz. Als Neubaustrecke enthält der Strassennetzplan den bereits vom Kanton Bern rechtskräftig beschlossenen Muggebergtunnel. In dieses Strassennetz im Laufental soll eine Umfahrung von Laufen und Zwingen eingebunden werden. Damit kann das Planungsvorhaben auch rechtlich verankert werden.

### 3.2. Heutige Situation

**Laufen** hat eine Zentrumsfunktion. Es hat ausser dem Transitverkehr auch dementsprechend viel Ziel-, Quell- und Binnenverkehr. Eine Umfahrungsstrasse kann hauptsächlich den Durchgangsverkehr Basel - Delémont aufnehmen. Daneben sollte sie aber so gelegt und mit günstigen Anschlüssen versehen werden, dass möglichst viel des hausgemachten Verkehrs ebenfalls auf die Neuanlage verlagert wird. Die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutz-Verordnung (LSV) sind entlang der H18 in Laufen z.T. wesentlich überschritten.

Die Gemeinde Laufen erarbeitet zur Zeit ein Leitbild, das sich auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auswirkt. Die Siedlungsentwicklung soll festgelegt und die Wirtschaft gefördert werden. Die Erschliessung mit optimaler Anbindung ans übergeordnete Strassen- und Bahnnetz von Gewerbe- und Industriezonen ist dabei von grösster Bedeutung.

**Zwingen** leidet entlang des Strassenzuges Baselstrasse - Laufenstrasse (H18) ebenfalls unter regem Durchgangsverkehr Basel - Laufen - Delémont. In der Mitte dieses Strassenzuges mündet zudem die Passwangstrasse ein. Die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutz-Verordnung sind an der H18 zum Teil wesentlich überschritten.

In beiden Gemeinden sollten die komplizierten historisch gewachsenen Eigentumsverhältnisse in der Landwirtschaftszone mit einer Gesamtmelioration bereinigt werden. Eine Umfahrungsstrasse muss in dieses Verfahren eingebunden werden.

### 3.3. Künftige Situation und Ziele

Im Laufentalvertrag §109 wurde zugesichert, dass der Kanton Basel-Landschaft die Weiterführung der T18 (neu: Schweizerische Hauptstrasse H18) von Angenstein nach Liesberg mit Priorität der Ortsumfahrungen in sein Strassenkonzept aufnimmt. Konkret sind damit Umfahrungen von Grellingen, Laufen und Zwingen gemeint. Der Laufentalvertrag spricht hier ausdrücklich einerseits die Planung des übergeordneten kantonalen Strassennetzes und andererseits die Prioritätenfolge bei der Realisierung von Umfahrungsstrassen an. Diesem Prinzip folgend wurde bereits die Ortsumfahrung von Grellingen vor dem Muggebergtunnel gebaut. Über den Zeitpunkt der Realisierung von Umfahrungsstrassen im Laufental macht der Laufentalvertrag keine Aussagen. Dieser muss im Rahmen des kantonalen Investitionsprogrammes festgesetzt werden und den finanziellen Möglichkeiten von Bund und Kanton entsprechen.

Um den Planungsaufwand in vernünftigen Grenzen zu halten, ist es die Aufgabe des Kantons, aus der Fülle von Lösungsideen (ca. 10 Situationen mit Untervarianten) jene 2, maximal 3 Vari-

anten herauszufiltern, die am meisten Aussicht auf eine, umfassend betrachtet, "gute" Lösung zeigen.

Bei der Lösungssuche ist es von entscheidender Bedeutung, dass sich alle Beteiligten über das Ziel einig sind, das mit dem Vorhaben zu erreichen ist. Für eine Umfahrung von Laufen und Zwingen lautet das Ziel:

Das Siedlungsgebiet von Laufen und Zwingen ist vom Durchgangsverkehr auf der Schweizerische Hauptstrasse H18 und den dadurch verursachten Immissionen zu befreien. Eine Zunahme der gesamten Luftschadstoff-Emissionsfracht ist soweit wie möglich zu vermeiden.

Selbstverständlich kann dieses Ziel nicht zu 100% und um jedem Preis erreicht werden. Die wissenschaftlichen Beurteilungsmethoden werden helfen, als Bestlösung jene Variante zu finden, bei der die Umweltschäden, verursacht durch die neue Strasse, gesamthaft minimiert sind; dies bei Kostenfolgen (Investitionen und Betrieb), die von Bund und Kanton getragen werden können.

### Grossräumige Zusammenhänge:

Grosse Sorgen machen sich die Laufentaler Gemeinden mit Durchgangsverkehr auf der Achse H18 wegen der Auswirkungen, welche die durchgehende Eröffnung (frühestens 2010) der Transjurane (A16) auf den Verkehr im Laufental haben wird. Auch im Landrat wurde das Thema der grossräumigen Verbesserung der Verbindung Basel-Delémont aufgenommen: Das Postulat 99/028 von Danilo Assolari verlangt u.a., dass sich der Regierungsrat für die Aufnahme der H18 Basel-Delsberg ins erweiterte Nationalstrassennetz einsetzt (dritter Juraübergang neben dem Bözberg und Belchen im Nationalstrassennetz). Ausserdem fanden Gespräche zwischen den betroffenen Kantonen Basel-Landschaft, Jura und Solothurn statt. Sie wurden auf Anregung des Kantons Jura aufgenommen, der aus Überlegungen der Wirtschaftsförderung die Strassenverbindung Delsberg-Basel verbessert sehen möchte. In einem ersten Schritt wurde eine Studie "Potentialabschätzung für die Strassenverbindung Basel-Delémont" erarbeitet: Mit dem erweiterten Gesamtverkehrsmodell der Region Basel wurde die Auswirkung der Transjurane auf die H18 Basel-Delsberg prognostiziert. Diese Studie kam zu den folgenden Resultaten:

- Trotz der Annahme einer überdurchschnittlich starken Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Laufental und unter Berücksichtigung der Verkehrsverlagerungen durch die Eröffnung der Transjurane wird die Leistungsfähigkeit der heutigen Strasse zwischen Liesberg und Delémont für das prognostizierte Verkehrsaufkommen im Jahr 2020 genügen.
- Der Kapazitätsengpass der jetzigen H18 Basel-Delémont im Jahr 2020 liegt zwischen der Umfahrung Aesch und dem Eggfluetunnel (Ortsumfahrung Grellingen).
- Eine Zunahme der Verkehrsmenge zwischen Liesberg und Delémont über die prognostizierte Verkehrsmenge hinaus wäre nur möglich, wenn die H18 im Bereich **Aesch-Grellingen vierspurig ausgebaut** würde.
- Der Einfluss der prognostizierten Nachfragesteigerung auf die Verkehrszunahme im Laufental ist vier Mal grösser als die zu erwartende Verkehrsverlagerung von der Nationalstrasse A2 (Belchen) auf die neue Achse A16/H18.

- Da während der nächsten Jahrzehnte kein Ausbau der Strassenverbindung Liesberg-Delémont auf eine Hochleistungsstrasse zu erwarten ist, bildet die heutige Einfallsachse im Westen von Laufen eine verlässliche Randbedingung für die kleinräumige Betrachtung der Umfahrungen von Laufen und Zwingen.

Die drei Kantone Jura, Basel-Landschaft und Solothurn haben am 28. Mai 2000 einen gemeinsamen Antrag an den Bundesrat gestellt, die Schweizerische Hauptstrasse H18 ins Schweizerische Nationalstrassennetz aufzunehmen. Dabei wären der Bau der Umfahrungen von Delémont sowie von Laufen und Zwingen als Etappen erster Priorität einzustufen. Diese übergeordnete Planung definiert die Funktion der Umfahrung von Laufen und Zwingen als nationale Hochleistungsstrasse mit Transitfunktion, wobei die regionale Anbindung der Gemeinden Laufen und Zwingen mit ihren Agglomerationen und Einzugsgebieten optimiert werden muss.

### 3.4. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

#### Laufen:

Zunächst wurden die zum grossen Teil vom Kanton Bern stammenden vorhandenen Akten und Umfahrungsstudien gesichtet. Eine Triage ergab noch 4 Lösungsansätze, die in einer ersten Phase der Zweckmässigkeitsbeurteilung ganz grob auf ihre Tauglichkeit hin geprüft wurden. Die Lösungsansätze sind definiert durch ihr unterschiedliches **Anschlusskonzept** (siehe Planbeilage):

- Variante Aktionskomitee (blau): Anschluss Süd und Nord an die H18, Anschluss für Industriegebiet (Stangimatt), Anschluss für Wohnquartier (Tschambol)
- Umfahrung Laufen und Zwingen (1970): Anschluss Laufen Süd an H18, Anschluss Laufen Ost (Anschluss Passwangzufahrt), Anschluss Zwingen Ost an H18
- Variante Laufen West (Tunnel): Anschluss Laufen Süd und Laufen Nord an H18
- Variante gelb: Anschluss Laufen Süd an H18, Anschluss Industriegebiet (Langmatt); Anschluss Bahnhofunterführung, Anschluss Naustrasse; Anschluss Laufen Süd an H18

Als erstes wurde mit einer **Verkehrsanalyse** untersucht, ob die vier Umfahrungsvarianten die erhoffte Entlastung des innerstädtischen Strassenzuges der H18 bewirken könnten. Diese Verkehrsanalyse hat belegt, dass - je nach Strassenabschnitt - tatsächlich eine Entlastung zwischen 30 und 70% des Verkehrs möglich ist.

Danach wurden die 4 Varianten auf ihre geometrische Machbarkeit hin untersucht und zudem einer ersten, sehr groben Beurteilung unterzogen. Die Variante gelb schied eindeutig aus, obwohl sie am wenigsten Investitionskosten erfordert hätte. Sie konnte nämlich dem Ziel, Laufen vom Durchgangsverkehr auf der H18 und den damit zusammenhängenden Immissionen zu befreien, nicht genügen. Die Variante gelb wäre sehr kleinräumig und würde die Probleme, insbesondere Lärm und Luftbelastung, innerhalb des Siedlungsgebietes von Laufen nur verlagern statt lösen. Die Entlastungswirkung auf der heutigen H18 wäre unbefriedigend. Ein Vollanschluss bei der Bahnunterführung liesse sich nur mit grossen Eingriffen bauen. Wegen prekärer Sicht-

verhältnisse müsste die Fahrgeschwindigkeit so tief gehalten werden, dass diese Umfahrungsstrasse für die Benützer unattraktiv würde.

Das Ergebnis dieser ersten Phase einer Zweckmässigkeitsbeurteilung wurde mit der Gemeinde Laufen diskutiert. Man einigte sich darauf, dass die verbleibenden 3 Lösungsideen (siehe Beilage: Varianten blau, rot und grün) als Grundlage für eine vertiefte Untersuchung weiterzubearbeiten seien.

### **Zwingen:**

Die Gemeinde Zwingen hatte schon bei mehreren Gelegenheiten ebenfalls eine Umfahrungsstrasse gefordert.

In einer Diskussion zwischen Kanton und Gemeinde wurden die ersten Ergebnisse der Zweckmässigkeitsbeurteilung von Umfahrungsstrassen von Laufen und Zwingen diskutiert. Während in Laufen eine Fülle von Ideen vorlagen, war für Zwingen lediglich die oben erwähnte Grossumfahrung im Süden und Osten von Zwingen dokumentiert. In ihrer schriftlichen Stellungnahme schlägt nun die Gemeinde Zwingen zwei Umfahrungsstrassen vor (siehe Plan in der Beilage):

- Umfahrung Zwingen Nord (Tunnel): Aus Sicht des Verkehrs sieht diese Variante bestechend aus. Die Gemeinde weist aber auf mögliche Auswirkungen auf das Grundwasser hin. Zwingen gibt die besondere Lage und die regionale Bedeutung der Wasserversorgung zu bedenken. Sehr sorgfältige Abklärungen betreffend Geologie und Wasserführung müssten die Realisierbarkeit dieser Variante belegen.
- Umfahrung Laufen - Zwingen (1970): analog dem Entwurf der "Regionalplanungsgruppe Laufental-Thierstein", die in Zusammenarbeit mit dem Kanton Bern generelle Trasséstudien für die Weiterführung der damaligen T18 ab Kantonsgrenze BE/BL in Richtung Delémont ausarbeitete. Diese Studien führten zum Entwurf eines Generellen Projektes "Umfahrung Laufen - Zwingen - Grellingen" aus dem Jahr 1970.

### **3.5. Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr**

Wie in Kapitel 3.3 ausführlich erläutert, enthält der Laufentalvertrag (§109) den Auftrag, das Verkehrsproblem von Laufen und Zwingen mit einer Umfahrungsstrasse zu lösen. Der Kanton Basel-Landschaft hat sich verpflichtet, diesen Auftrag zu erfüllen.

Demgegenüber müssen Kanton (und Gemeinden) gemäss §1 des kantonalen Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs im Rahmen der Raumplanung vorrangig den öffentlichen Verkehr fördern "mit dem Ziel, die Erschliessung des Kantonsgebietes mit einem attraktiven öffentlichen Verkehrsmittel zu sichern und in bezug auf den Umweltschutz und die Volkswirtschaft ein möglichst gutes Verhältnis zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr anzustreben."



Der Regierungsrat hat somit zwei Aufträge zu erfüllen.

Es ist zu erwarten, dass eine reine Strassenbaulösung den Modal-Split zu Ungunsten der Bahn verschieben würde. Diese unerwünschte Entwicklung kann mit geeigneten flankierenden Massnahmen zugunsten von Bahn und Busbetrieben aufgefangen werden.

Zur Zeit laufen Verhandlungen zwischen Kanton und SBB für eine Verdichtung des Taktfahrplanes auf der SBB-Linie im Laufental bis Basel. Diese Verbesserungen erfordern den teilweisen Ausbau der SBB-Linie auf zwei Spuren (Doppelspurinseln). Der Zeithorizont dieser Bemühungen beträgt ca. 5 Jahre. Demgegenüber wird mit dem Bau einer Umfahrung von Laufen und Zwingen frühestens im nächsten Jahrzehnt begonnen. D.h. die beiden Vorhaben haben unterschiedliche Zeithorizonte. Der Ausbau des Bahnangebotes hat genügend Zeit zur Konsolidierung und soll ausserdem durch flankierende Massnahmen im Rahmen der Strassenbaulösung geschützt werden. Die flankierenden Massnahmen müssen integrierender Bestandteil des Strassenbauprojektes sein. Sie sollen so früh wie möglich, vorgängig zum Strassenbau, ausgeführt werden, damit sie ihre Wirkung vor Inbetriebnahme einer Umfahrungsstrasse entfalten und konsolidieren können.

### **3.6. Weiteres Vorgehen, Projektperimeter**

Wie aus der Planbeilage ersichtlich ist, liegen für Laufen drei Umfahrungsvarianten vor, die weiterverfolgt werden sollen. Für Zwingen sind es zwei Umfahrungsvarianten. Ausserdem ist es denkbar, dass einzelne Abschnitte bausteinartig zu weiteren Umfahrungsvarianten kombiniert werden. Die vorgesehene Planung des Generellen Projektes Umfahrung von Laufen und Zwingen muss sämtliche Betrachtungen im Zusammenhang anstellen.

Der Projektperimeter umfasst räumlich das Gebiet zwischen einem Anschluss Laufen Süd an die Schweizerische Hauptstrasse H18 und dem Anschluss West der Umfahrung Grellingen (siehe Beilage). Für die Untersuchung der Auswirkungen einer Umfahrungsstrasse auf den öffentlichen Verkehr umfasst der Projektperimeter selbstverständlich das ganze Laufental.

Auf der anderen Seite ist es durchaus denkbar und erwünscht, dass die spätere Ausführung zum gegebenen Zeitpunkt in Etappen aufgeteilt werden kann. Die Etappen werden unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der Probleme und der finanziellen Möglichkeiten von Bund und Kanton festzulegen sein.

## **4. Planungsaufgaben**

In einer nächsten Phase sind Projekte auf der Stufe eines Generellen Projektes (M 1:1000) für sämtliche ausgewählten Varianten auszuarbeiten. Zudem sind stufengerecht die Umweltauswirkungen und die Risiken durch den Transport gefährlicher Güter zu ermitteln. Vertiefte und sorgfältige Abklärungen werden in den Bereichen der schwierigen Geologie im Laufental und bezüglich Landschaftsbild, Boden, Wasser und Lebensräume von Mensch, Flora, Fauna notwendig sein.

In einer weiteren Phase werden Variantenvergleiche nach wissenschaftlichen Methoden zur Feststellung der Zweckmässigkeit der Varianten bzw. ihrer Kombinationen angestellt. Es werden die Kapitel "Mensch+Umwelt, Verkehrsbedürfnisse, Mitteleinsatz, und Realisierbarkeit" abzuhandeln sein. Als Resultat der Planungen wird, gut begründet und nach möglichst objektiven Kriterien ermittelt, eine "Bestvariante" herausgeschält. Mit dem erweiterten Gesamtverkehrsmodell beider Basel wird die Auswirkung auf den öffentlichen Verkehr ermittelt. Sollte sich bei einer reinen Strassenbaulösung der Modalsplit zuungunsten des öffentlichen Verkehrs verändern, werden geeignete flankierende Massnahmen für die Förderung der öffentlichen Verkehrs erarbeitet und als Projektbestandteil in das "Generelle Projekt" miteinbezogen. Die Planungsergebnisse werden, nach einer breiten Vernehmlassung bei allen Interessierten und betroffenen Kreisen, vom Regierungsrat dem Landrat zum Entscheid unterbreitet. Nach §11, Absatz 2 RBG genehmigt der Landrat das Generelle Projekt Umfahrung Laufen und Zwingen inklusive flankierende Massnahmen für den öffentlichen Verkehr. Er kann sich aus politischen Gründen auch für eine andere Lösung als die in der Zweckmässigkeitsbeurteilung ermittelte "Bestvariante" entscheiden. Gemäss §11 Absatz 3 des RBG unterliegt der Landratsbeschluss dem fakultativen Planungsreferendum.

Ein zentraler Punkt beim Variantenvergleich ist die **Festlegung und Gewichtung** der Ziele und Kriterien. Bei dieser Aufgabe werden hauptsächlich die betroffenen Gemeinden und ihre Bevölkerung mitarbeiten müssen, damit ein für sie sinnvolles und akzeptables Resultat gefunden werden kann. Experten tragen die Entscheidungsgrundlagen zusammen. Da eine Zweckmässigkeitsbeurteilung eine umfassende Bewertung darstellt, die vielfältige und zusammenhängende Auswirkungen berücksichtigen muss, ist ein Expertenteam erforderlich. Es werden Fachleute aus den Bereichen Bauingenieurwesen, Verkehrsplanung, Raumplanung, Natur und Landschaft, Oekonomie, Luft, Boden, Lärm, Störfallvorsorge etc. vertreten sein.

Vor dem grundsätzlichen Entscheid des Landrates für ein Generelles Projekt soll, gestützt auf das Umweltschutzgesetz (USG), Art.9 und auf die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) des Bundes, Art. 5, eine stufengerechte Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Für die Ermittlung der Risiken durch den Transport gefährlicher Güter ist aufgrund der Störfallverordnung eine Risikoermittlung zu erstellen.

## 5. Termine

Der Planungskredit, bewilligt durch den Landrat, unterliegt gemäss Kantonsverfassung (§§ 31 und 36) dem fakultativen Finanzreferendum. Die nachfolgend aufgeführten Phasen laufen an, nachdem der Kredit rechtsgültig ist.

- Ausschreibung der Planungsarbeiten Phase Linienführung ca. 4 Monate
- Vergabe der Arbeiten ca. 1 Monat
- Ermittlung Einfluss auf öffentlichen Verkehr/Modalsplitveränderung ca. 2 Monate
- Phase Linienführungen mit Umwelt- und Risikoauswirkungen inklusive Ermittlung der flankierenden Massnahmen ca. 12 Monate

- Phase Variantenvergleich, Ermittlung Bestvariante  
Mitarbeit der Betroffenen, ca. 6 Monate
- Durchführung der UVP und Risikobeurteilung mindestens 6 Monate
- Vernehmlassung zur Planung ca. 4 Monate
- Vorbereitung einer Landratsvorlage ca. 3 Monate
- Vernehmlassung zur Landratsvorlage ca. 6 Monate
- Diskussion im Landrat bis Landratsbeschluss ca. 3 Monate

Es muss damit gerechnet werden, dass mindestens 2 bis 4 Jahre vergehen, bis ein rechtskräftiges Generelles Projekt vorliegt. Es soll eine gute Lösung gefunden werden, der möglichst weite Teile der Laufentaler Bevölkerung zustimmen können. Es ist sehr wichtig, dass die betroffene Bevölkerung in die Planung miteinbezogen werden kann. Darum wird es sich lohnen, in die politische Meinungsbildung genügend Zeit zu investieren.

Nachdem das Generelle Projekt der Umfahrung von Laufen und Zwingen inklusive flankierende Massnahmen für den öffentlichen Verkehr rechtskräftig ist, werden die folgenden Vorbereitungsarbeiten und Verfahrensschritte zu durchlaufen sein: Ausarbeitung des Definitiven Projektes Umfahrung von Laufen und Zwingen mit stufengerechter Umweltverträglichkeitsprüfung, Auflagenverfahren und Vorbereitung des Baus mit Submission und Vergabe der Arbeiten. Diese Schritte werden weitere drei bis fünf Jahre in Anspruch nehmen. Aus finanzpolitischen Gründen kann der Kanton Basel-Landschaft zur selben Zeit nur eine Grossbaustelle betreiben. Laut Regierungsprogramm 1999-2003 wird nach der Umfahrung Sissach die Hauptstrasse H2 zwischen Liestal und dem Autobahnanschluss Liestal in Pratteln gebaut. Eine weitere Grossbaustelle kann laut Investitionsprogramm 1999-2009 frühestens ab dem Jahr 2008 in Angriff genommen werden. Wegen der bekannten Verzögerungen bei der Umfahrung Sissach wird sich dieser Termin schliesslich aber ins nächste Jahrzehnt verschieben.

## **6. Kosten und Finanzierung**

### **6.1 Planungskosten**

Gewisse Erfahrungen mit Kosten für derartige Planungen hat der Kanton bei der Erarbeitung des Generellen Projektes zwischen Liestal und dem Anschluss Liestal an die Autobahn A2 inklusive Zweckmässigkeitsbeurteilung gesammelt. Im Laufental sind insbesondere die Verkehrsverhältnisse komplexer und die geologischen Verhältnisse schwieriger abzuklären als im Raum Liestal. Mit rund 8 km Länge ist der Strassenzug etwa doppelt so lange wie im unteren Ergolzthal. Für diese erste Stufe ist mit Planungskosten von 3.0 Mio. Franken zu rechnen.

Wie grobe Kostenabschätzungen ergaben, werden sich die Baukosten für eine Umfahrung Laufen und Zwingen in der Grössenordnung von mindestens 200 bis 300 Mio. Franken bewegen.

Ein Honorarkostenanteil von rund 1% der zu erwartenden Bausumme ist dem Problem angemessen.

## 6.2 Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Beiträge Dritter sind nicht zu erwarten. Generelle Projekte im Rahmen des Schweizerischen Hauptstrassennetzes sind nicht subventionsberechtigt.

## 7. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Im 4. Quartal 1999 wurde die **verwaltungsinterne Vernehmlassung** zum Entwurf dieser Landratsvorlage durchgeführt. Soweit möglich wurden berechnete Änderungsvorschläge berücksichtigt.

### Finanz- und Kirchendirektion

1. Der Ansatz, ein komplexes Problem in vernetzten Denk-Ansätzen zu lösen ist heute selbstverständlich. Neu ist nur, dass das Vorgehen in einer Landratsvorlage beschrieben wird. Die Finanz- und Kirchendirektion schlägt vor, die entsprechenden Passagen zu streichen.
2. Nach 30 Jahren Planungsarbeiten des Kantons Bern fragt sich die Finanz- und Kirchendirektion, ob nicht genügend Entscheidungsgrundlagen für den Landrat vorliegen. Untaugliche Varianten sollten bereits im heutigen Zeitpunkt - ohne teure Planungsarbeiten - ausgeschieden werden. Beim Ausscheidungsverfahren ist ein neuer, vereinfachter Ausscheidungsansatz zu entwickeln.

### Kommentar:

zu 1:

Es stimmt, dass das Vorgehen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung bei Grossprojekten ein bereits mehrfach erprobtes und bewährtes Vorgehen ist (u.a. Baregg tunnel, H2 zwischen Liestal und Pratteln). Der Landrat muss aber über das geplante Vorgehen informiert werden.

zu 2:

Der Kanton Bern hat tatsächlich im Lauf der Jahre viele rein technisch machbare Lösungsvarianten untersucht, ohne aber die Umweltauswirkungen zu ermitteln. Da keine dieser Lösungen rechtskräftig wurde, erweisen sich heute gewisse Linienführungen wegen der wachsenden Überbauung als kaum mehr realisierbar. Die aussichtsreichsten Linienführungen wurden ermittelt. Ohne tiefere und vernetzte Abklärungen lassen sich mit den vorhandenen Unterlagen keine haltbaren Empfehlungen für eine Bestvariante machen. Sollte aber nach Abschluss der Zweckmässigkeitsbeurteilung eine weitere Idee untersucht werden müssen, so wird der Aufwand wesentlich grösser sein, als wenn von Beginn an drei statt zwei Varianten mitgenommen werden.

## **Amt für Raumplanung**

Erste Phase:

1. Die Funktion der neuen Strasse ist abzuklären.
2. Die Auswirkungen auf den Öffentlichen Verkehr, Siedlungsplanung, Ökologie und wirtschaftliche Folgen sind zu ermitteln.

Zweite Phase:

3. Die örtlichen Problembereiche / -gebiete sind zu lokalisieren, (Umwelt-)Auswirkungen aufzuzeigen und mögliche (Ersatz-)Massnahmen festzulegen.

Weitere Bemerkungen:

4. Der Plan in der Beilage verleitet dazu, dass sich die Diskussion rein um Varianten dreht. Es ist aber gerade Aufgabe der anstehenden Planung, unter den vorliegenden Ideen für Linienführungen die Bestvariante zu ermitteln. Der Plan sollte weggelassen werden.
5. Die Terminangaben unter Kapitel 5. sind viel zu optimistisch.

### Kommentar:

zu 1:

Die Umfahrung Laufen und Zwingen ist Teil des überregionalen Strassenzuges Basel-Delémont, der nach Meinung des Regierungsrates ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden sollte. Damit ist sie als Hochleistungsstrasse definiert.

zu 2: Die Landratsvorlage wurde entsprechend angepasst.

zu 3:

Diese Aufgaben werden im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung und der UVP erfüllt.

zu 4:

Hier wird die sicher grösste Schwierigkeit für die anstehende politische Diskussion angesprochen. Es handelt sich aber um Strassenbaulösungen (die durch die notwendigen, aber noch unbekannteren flankierenden Massnahmen für den Bahnverkehr ergänzt werden). Es ist schwierig, ohne Skizze die Ideen zu erläutern, deren Zweckmässigkeit untersucht werden soll. Der Auftrag beinhaltet demgegenüber keine umfassenden Betrachtungen zum öffentlichen Verkehr, sonst wäre es eher denkbar, nur den Untersuchungsperimeter darzustellen.

zu 5:

Das Geschäft ist für die Gemeinden dringlich. Der Terminplan sollte so knapp wie möglich gehalten sein. Tatsächlich kann aber z.B durch politischen Widerstand oder bei grösserem Zeitbedarf für das Mitwirkungsverfahren der Bevölkerung der Ablauf wesentlich verzögert werden.

## **Amt für Umweltschutz und Energie**

Bei allen bearbeiteten Varianten sind die Standorte abgeschlossener wie auch aktuell betriebener Deponien und Auffüllungen sowie Grund- und Quellwasserschutzzonen zu berücksichtigen.

Kommentar: Dieser Hinweis wird in den Planungsarbeiten zu berücksichtigen sein.

### **Amt für Industrielle Betriebe**

Anlagen des Amtes für Industrielle Betriebe sind nicht betroffen. Darüber hinaus weist das AIB darauf hin, dass die Problemlösung zu stark auf den motorisierten Individualverkehr fixiert sei. Es schlägt vor, neben der Strasse auch den Verkehrsträger Bahn in die Planung miteinzubeziehen, beispielsweise mit neuen Haltestellen ausserhalb der Ortskerne, welche gut mit dem Strassen-netz verknüpft sind. Vielleicht kann aufgezeigt werden, dass ein attraktiver öffentlicher Verkehr eine Umlagerung bewirkt und damit auch zu einer Entlastung der Ortskerne beiträgt.

Kommentar: Die Landratsvorlage wurde entsprechend angepasst.

**Amt für Liegenschaftsverkehr:** keine Bemerkungen

### **Amt für Bevölkerungsschutz:**

An der Landratsvorlage stellt das Amt keine Änderungsanträge. Die Hinweise zuhanden des Variantenvergleichs werden in der Planung berücksichtigt.

### **Lufthygieneamt beider Basel**

Das Amt wünscht die Ergänzung des Ziels: "Dabei ist eine Zunahme der gesamten Luftschadstoff-Emissionsfracht soweit wie möglich zu vermeiden."

Kommentar: Die Landratsvorlage wurde entsprechend angepasst.

### **Sicherheitsinspektorat**

Bei einer Änderung der Verhältnisse infolge der Verkehrsführung von Gefahrgut muss der Kurzbericht gemäss Störfallverordnung Art. 5 respektive die kantonale Transportrisikoanalyse der neuen Situation angepasst werden. Die Veränderung des Risikos durch den Transport gefährlicher Güter muss für die verschiedenen Varianten dargestellt werden.

Kommentar:

Der Aspekt des veränderten Risikos wird bei der Planung berücksichtigt und in die Bewertung der Varianten mit einbezogen. Der Entwurf der Landratsvorlage wurde gemäss den Angaben des Sicherheitsinspektorates ergänzt.

**Verkehrsabteilung der Polizei BL:** keine Bemerkungen zur Landratsvorlage

### **Forstamt beider Basel**

Die H18 Basel-Aesch, Transjuranne und Eggfluetunnel lösten das Verkehrsproblem an einem Ort und verschieben es an den nächstfolgenden Engpass: im vorliegenden Fall nach Laufen und Zwingen. Der Landschaftsraum Laufental verdient aber einen hohen Schutz. Der "Regionale Richtplan Landschaft Laufental-Dorneck-Thierstein" (1984) ist bestmöglich zu berücksichtigen. Variantenstudien wie auch die spätere Bauweise und örtliche Linienführung haben den Landschaftsraum möglichst zu schonen.

Kommentar: Der erwähnte Landschaftsplan wird eine wichtige Grundlage der Planung sein.

**Jagd- und Fischereiverwaltung, VSD** keine Bemerkungen zur Landratsvorlage

## **Amt für Kultur**

Im Bereich der Varianten gemäss Beilage zur Landratsvorlage befinden sich zahlreiche archäologische Stätten z.T. von nationaler Bedeutung. Erforderliche Schutzmassnahmen für die Objekte bzw. eventuell vor Baubeginn nötige archäologische Untersuchungen bestimmter Bereich können erst im Rahmen einer detaillierteren Planung festgelegt werden.

### Kommentar:

Die Planung wird den Aspekt der Erschwernisse zum Schutz von Archäologischen Objekten bei der Linienführung und bei der Realisierbarkeit berücksichtigen.

**Militärverwaltung:** keine Stellungnahme

## **Vermessungs- und Meliorationsamt**

Keine Bemerkungen zur Landratsvorlage. Zur Planung bemerkt die Fachstelle Melioration, dass die Arbeiten am besten in eine Gesamtmelioration eingebunden werden. Für die visuelle Darstellung der Ergebnisse des Variantenstudiums empfiehlt das Vermessungsamt die Anwendung der virtuellen Realität (3D-Geländemodell). Bei der technischen Realisierung wird das Amt wertvolle Dienste leisten.

## **Natur- und Landschaftsschutzkommission:**

Die Variante blau ist die aus naturschützerischer Sicht geeignetste Variante, gefolgt von der Variante Laufen West (Tunnel). Die Variante rot mit offener Linienführung soll nicht weiterverfolgt werden.

### Kommentar:

Die Beurteilung aus rein naturschützerischer Sicht ist verständlich. Sie widerspricht aber der Beurteilung aus anderer Sicht, wie z.B. der Sicherheit von Verkehrsteilnehmern, die jeden Tunnel ebenso kategorisch ablehnen müsste. Es ist die zentrale Aufgabe der anstehenden Planung, eine Bestvariante zu finden, die alle unterschiedlichsten und sich zuwiderlaufenden Beurteilungskriterien mitberücksichtigt und eine ausgewogene Kompromisslösung darstellt.

-----

Im ersten Semester 2000 wurde die **verwaltungsexterne Vernehmlassung** zum Entwurf dieser Landratsvorlage durchgeführt. Soweit möglich wurden berechtigte Änderungsvorschläge berücksichtigt. Alle technischen Hinweise werden im Rahmen der Planung soweit möglich berücksichtigt.

## **ASTRA Bundesamt für Strassen**

Bei einem so komplexen und teuren Vorhaben ist das Durchführen einer **Zweckmässigkeitsbeurteilung** für das ASTRA **Voraussetzung** für die spätere **Subventionierung** durch den Bund.

## **Kanton Basel-Stadt:**

Mit den Umfahrungen von Laufen und Zwingen wird die Zugänglichkeit des Laufentals von Basel für den Individualverkehr erhöht. Damit könnte sich in der Stadt Mehrverkehr auf den bereits stark

belasteten Hauptachsen einstellen. Der Nachbarkanton ersucht den Kanton Basel-Landschaft, mittels geeigneter Förderung des öffentlichen Verkehrs dieser Entwicklung entgegenzuwirken.

Kommentar:

Ziel der vorgesehenen flankierenden Massnahmen für den öffentlichen Verkehr ist es, den zu erwartenden Strassenmehrverkehr aufzufangen.

**Kanton Solothurn:** einverstanden

Der Kanton Solothurn wird in die Planung gebührend einbezogen.

**Kanton Jura:** einverstanden

.....  
**Bezirksrat:** einverstanden

**Blauen:** einverstanden

**Brislach:** einverstanden,

Bedenken der Gemeinde gegen einzelne Varianten werden in der Zweckmässigkeitsprüfung beurteilt, das Anschlusskonzept wird in der Planung optimiert.

**Burg i.L.:** einverstanden

**Dittingen:**

Die Gemeinde will keine Variante auf oder unter Dittinger Boden akzeptieren.

Kommentar:

Es wird sich im Rahmen der Planung zeigen, ob die Beanspruchung von Dittinger Hoheitsgebiet gänzlich vermieden werden kann, ohne dass gravierende Nachteile in anderen Bereichen eingehandelt werden. Alle Lösungen müssen eine Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen.

**Duggingen:** einverstanden

**Grellingen:** einverstanden

**Laufen:** einverstanden

Die koordinierte Planung und Festsetzung einer Umfahrung von Laufen und Zwingen ist planerisch zwingend.

**Liesberg:** einverstanden

**Nenzlingen:** einverstanden

**Röschenz:** einverstanden



**Roggenburg:** einverstanden

**Wahlen:** einverstanden

**Zwingen:** einverstanden

Die Gemeinde fordert die gleichzeitige Realisierung der Umfahrung von Laufen und Zwingen, d.h. keine Etappierung für den Bau.

Kommentar:

Die planerische Koordination der beiden Umfahrungen von Laufen und Zwingen ist unbedingt nötig. Demgegenüber ist aber die Etappierung bei der Ausführung eines so grossen Vorhabens ein finanzpolitischer Vorteil. Die Prioritätenfolge der kantonalen Grossbaustellen wird zur gegebenen Zeit vom Regierungsrat festzulegen sein.

.....

**SBB Schweizerische Bundesbahnen:** einverstanden

Die SBB halten fest, dass ein Strassenbauvorhaben die Konkurrenzsituation zwischen Bahn und Strasse verschärft. Die SBB begrünnen es daher sehr, dass mit flankierenden Massnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gestützt werden soll. Ausbauten an der Bahnlinie benötigen eine gewisse Zeit. Die SBB sind an dem in der Vorlage erwähnten zeitlichen Vorsprung gegenüber dem Strassenbauvorhaben sehr interessiert.

## 8. Parlamentarische Vorstösse

Das Postulat 99/028 von Danilo Assolari betreffend Aufnahme der H18 Basel-Delsberg ins erweiterte Nationalstrassennetz oder ins Hauptstrassennetz (Hauptstrasse H18) von überregionaler Bedeutung wurde vom Landrat am 16.9.1999 überwiesen. Inzwischen hat der Regierungsrat zusammen mit den Kantonen Jura und Solothurn den Antrag um Aufnahme dieses Strassenzuges ins Nationalstrassennetz beim Bundesrat gestellt. Das Postulat kann als erfüllt abgeschrieben werden.

## 9. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident

der Landschreiber

Beilage:

- Entwurf eines Landratsbeschlusses
- Übersichtsplan vom August 1999