



## Vorlage an den Landrat

### Schriftliche Beantwortung der Interpellation Nr. 2006/123 von Landrat Georges Thüring: Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen im Laufental.

vom 27. Juni 2006

Am 27. April 2006 reichte Landrat Georges Thüring eine Interpellation betreffend "Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastrukturen im Laufental" mit folgendem Wortlaut ein:

*Laut Verkehrsexperten gehört das Laufental zu den wachstumsstärksten Verkehrsachsen unseres Landes, was u.a. auch auf die Transjurane (A16) zurückzuführen ist. Die Strecke Zwingen - Grellingen hat sich mittlerweile zu einem täglich extrem überlasteten Knotenpunkt entwickelt. An der Schlüsselstelle auf der Achse Basel-Delémont - am Eggfluh-Tunnel - herrschen heute Verhältnisse wie weiland am Baregg - Wartezeiten in den Stosszeiten sind keine Seltenheit mehr. Und statt die Ortsdurchfahrt von Grellingen zu entlasten, bewirkt der inzwischen überlastete Eggfluh-Tunnel, dass sich täglich - und dies in zunehmendem Masse - Ausweichverkehr durch das Dorf quält.*

*Der Eggfluh-Tunnel wird jeden Tag von über 15'000 Fahrzeugen befahren, durch Grellingen fahren mindestens 4'000 Autos. Schliesslich bewegen sich gegen 20'000 Vehikel Richtung Basel. Die Verkehrsachse Laufen - Basel ist mit der bestehenden Verkehrs-Infrastruktur ganz klar an ihre Kapazitätsgrenzen gestossen. Zusätzlich verschärft wird die Situation durch den von der Transjurane herkommenden internationalen Güterverkehr, der aufgrund der bilateralen Abkommen mit der EU weiter wachsen wird.*

*Die aktuelle Situation hat die Grenzen des Zumutbaren längst überschritten und erfordert deshalb dringende Massnahmen. Ich bitte den Regierungsrat um die schriftliche Beantwortung nachstehender Fragen:*

- 1. Inwieweit haben sich Regierung und zuständige Stellen mit der Verkehrsentwicklung im Laufental und der daraus resultierenden Probleme befasst?*
- 2. Welche Massnahmen ist der Regierungsrat gewillt zu treffen, um die eingangs geschilderten unhaltbaren Zustände nachhaltig zu verbessern respektive in einer ersten, dringlichen Phase zumindest zu mildern?*

3. In welchem Stadium steht die - vom Volk bereits im Juni 2001 grossmehrheitlich beschlossene - Projektierung der Umfahrung von Laufen und Zwingen?

4. Ist der Regierungsrat bereit, dieses Projektierungsverfahren zu beschleunigen und mit vorrangiger Priorität zu behandeln?

5. Wann kann im günstigsten Fall mit dem Bau der Umfahrung begonnen werden und welche rechtsverbindlichen Beschlüsse sind dafür noch herbeizuführen?

6. Wie lange wird der Bau der Umfahrung von Laufen und Zwingen dauern?

7. Welchen Stellenwert misst der Regierungsrat dem Faktor Verkehrsinfrastruktur im Zusammenhang mit der gerade im Laufental dringend erforderlichen Ansiedlung von neuen Betrieben einerseits und der Förderung einer attraktiven Lebens- und Wohnqualität andererseits bei? Wie beurteilt der Regierungsrat die diesbezügliche Ausgangslage im Laufental und mit welchen verkehrseitigen Massnahmen will der Regierungsrat den Standort Laufental generell fördern?

*Ich bitte den Regierungsrat, sich angesichts der Dringlichkeit der Problematik innert nützlicher Frist mit den aufgeworfenen Fragen zu befassen, und danke für die schriftliche Beantwortung.*

### **Vorbemerkung**

In den Stellungnahmen zum Sachplan Verkehr, Teil Programm, hat sich der Regierungsrat stets dafür eingesetzt, dass

- a) die H18, Basel-Delémont und
- b) die Südumfahrung Basel

in das Grundnetz des Bundesstrassennetzes aufgenommen werden (vgl. RRB Nr. 550 vom 8. April 2003, RRB Nr. 124 vom 20. Januar 2004 und RRB Nr. 1872 vom 22. November 2005 mit jeweils separaten Schreiben des Regierungsrates des Kantons Basel-Landschaft). Im April 2006 hat der Bundesrat den Sachplan Verkehr, Teil Programm, Stand 26. April 2006 gutgeheissen und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) mit der Umsetzung beauftragt. Mit dem Ja des Bundesrats zum Teil "Programm" ist die Sachplanung keineswegs abgeschlossen. Nun folgt die Umsetzung der strategischen Vorgaben. Diese Schritte sollen wiederum in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen erfolgen.

Aufgrund dieser Vorlage ist neu die Verbindung Basel-Delémont für die Aufnahme in das Grundnetz der Bundesstrassen vorgesehen. Dabei ist davon auszugehen, dass für die Aufnahme vor allem das Kriterium 6, Sicherstellen der Netzsicherheit auf Hauptachsen (Redundanz) massgebend war. Allerdings liegen noch keine verbindlichen Beschlüsse der Eidgenössischen Räte vor. Dabei gilt es zu beachten, dass gesamtschweizerisch noch sehr viele unerfüllte Anträge vorliegen und diese sicher nochmals in die politische Diskussion eingebracht werden. Die Beratungen und Beschlussfassungen sind für das Jahr 2008 vorgesehen.

## Zu den einzelnen Fragen

*1. Inwieweit haben sich Regierung und zuständige Stellen mit der Verkehrsentwicklung im Laufental und der daraus resultierenden Probleme befasst?*

Im Zusammenhang mit den Planungsstudie für eine Umfahrung von Laufen und Zwingen haben sich die zuständigen Stellen intensiv mit den zukünftigen Verkehrsbelastungen auseinandersetzt. Aber auch die Situation im Bereich zwischen Grellingen und Aesch ist speziell studiert worden. Abklärungen durch das Tiefbauamt haben ergeben, dass der Einfluss der gegenwärtig im Bau befindlichen A16 (Transjurane) im Laufental relativ bescheiden sein wird. Hingegen hat der Verkehr aus dem Laufental selbst in den letzten zehn Jahren im Querschnitt Angenstein um rund 20% zugenommen.

*2. Welche Massnahmen ist der Regierungsrat gewillt zu treffen, um die eingangs geschilderten unhaltbaren Zustände nachhaltig zu verbessern respektive in einer ersten, dringlichen Phase zumindest zu mildern?*

Zum Knoten Angenstein: Der Knoten Angenstein ist ein Provisorium (Beginn/Ende des bereits ausgebauten Teils der H18). Für die relativ zahlreichen Linksabbieger aus dem Laufental ist der Knoten zu wenig leistungsfähig, was namentlich in der Morgenspitze zu Rückstaus führt. Das Tiefbauamt hat deshalb einerseits abgeklärt, ob Sofortmassnahmen beim Eggfluetunnel erforderlich sind und andererseits Sanierungsvarianten studiert. Um die vorerwähnte Linksabbiegespur aufheben zu können, sind verschiedene Ersatzlösungen geprüft worden. Als optimalste Lösung entpuppte sich ein Umbau des Halbanschlusses Aesch zu einem Vollanschluss in Form eines Kreisels. Eine Studie über die kurzfristig machbaren Massnahmen am Knoten Angenstein zeigte, dass einzig eine zusätzliche Brücke über die H18, welche den Linksabbieger nach Aesch aus Richtung Laufental ersetzen würde, wirklich erfolgsversprechend wäre. Da sich diese Massnahme mit der Fertigstellung des Vollanschlusses Aesch eigentlich erübrigt, verhältnismässig hohe Kosten generiert und terminlich nicht als Sofortmassnahme realisiert werden kann, wird die Realisierung des Vollanschlusses Aesch zügig vorangetrieben. Die Realisierung ist für 2008/2009 vorgesehen.

Zum Knoten Baslerstrasse/Hinterfeldstrasse in Zwingen: U.a. im Zusammenhang mit dem Neubau der Brisbrücke beim Knoten Baslerstrasse/Hinterfeldstrasse treibt die Bau- und Umweltschutzdirektion die Projektierung des Knotenumbaus voran. Die Lichtsignalanlage soll durch einen Kreisels ersetzt werden. Die Verkehrsqualität wird durch den Umbau stark verbessert. Die Realisierung ist für 2008/2009 vorgesehen.

*3. In welchem Stadium steht die - vom Volk bereits im Juni 2001 grossmehrheitlich beschlossene - Projektierung der Umfahrung von Laufen und Zwingen?*

Das Variantenstudium wurde diesen Frühling abgeschlossen und es liegen zweckmässige Bestvarianten für die weitere Bearbeitung vor. Als nächster Projektierungsschritt ist die Erarbeitung des Generellen Projektes vorgesehen.

Gemäss Entscheid des Bundesrates zum Sachplan Verkehr vom 26. April 2006 ist vorgesehen, die H18 ins Grundnetz der Bundesstrassen zu übernehmen (vgl. Vorbemerkung). Damit würde

eine Umfahrung von Laufen und Zwingen vollumfänglich durch den Bund finanziert. Aus diesem Grund wird der Kanton Basel-Landschaft bevor die Erarbeitung des Generellen Projektes erfolgt, noch mit den zuständigen Bundesstellen Rücksprache halten und das weitere Vorgehen koordinieren. Erst nach erfolgter Koordination mit dem Bund gilt die Wahl der weiterzuverfolgenden Umfahrungsvarianten als definitiv.

*4. Ist der Regierungsrat bereit, dieses Projektierungsverfahren zu beschleunigen und mit vorrangiger Priorität zu behandeln?*

Die Regierung setzt sich für eine rasche Realisierung ein, wobei im Falle einer Aufnahme in das Grundnetz der Bundesstrassen für bauliche Massnahmen bzw. für die Realisierung von konkreten Vorhaben vom Bund gesamtschweizerische Prioritäten und Kriterien massgebend sind. Diesbezüglich gilt es insbesondere auf Bundesebene noch viel Überzeugungsarbeit zu leisten. (vgl. auch Vorbemerkungen und Frage 3)

*5. Wann kann im günstigsten Fall mit dem Bau der Umfahrung begonnen werden und welche rechtsverbindlichen Beschlüsse sind dafür noch herbeizuführen?*

Ein Baubeginn wäre theoretisch mittelfristig (fünf bis zehn Jahre) machbar. Objektivweise ist wohl kaum mit einer Realisierung vor 15 Jahren zu rechnen.

Die Verfahren und die entsprechenden Beschlüsse erfolgen nach dem jeweils geltenden Recht. Mit der Umsetzung des Neuen Finanzausgleichs (NFA) und dem allfälligen Übergang der H18 ins Grundnetz der Bundesstrassen werden sich die Beschlussverfahren für eine Umfahrung von Laufen und Zwingen voraussichtlich ändern.

Nach heutigem kantonalen Recht würde das weitere Vorgehen in groben Zügen wie folgt aussehen: Nach der Erarbeitung des Generellen Projektes würde für den Projektionskredit des Bauprojektes und die Aufnahme in den kantonalen Richtplan eine Landratsvorlage erarbeitet. Nach dem entsprechenden Landratsbeschluss würde in einem nächsten Schritt das Bauprojekt mit Kostenvoranschlag und Umweltverträglichkeitsbericht ausgearbeitet und dem Landrat die Vorlage über den Verpflichtungskredit für den Bau unterbreitet.

*6. Wie lange wird der Bau der Umfahrung von Laufen und Zwingen dauern?*

Da der definitive Variantenentscheid noch nicht gefällt ist, können hier nur vorbehältlich Aussagen gemacht werden. Bei einer Strasseninfrastruktur dieser Grösse ist ein etappenweises Vorgehen üblich. Nach heutigem Stand der Planung scheint eine Realisierung einer vollständigen Umfahrung von Laufen und Zwingen in drei Etappen am wahrscheinlichsten. Bei dieser etappierten Realisierung würde die reine Bauphase insgesamt rund 10 Jahre betragen. Zum heutigen Zeitpunkt nicht absehbare Verzögerungen durch politische Entscheide, finanzielle Abhängigkeiten oder Bauunterbrüche aufgrund archäologische Grabungen, etc. sind darin nicht miteinberechnet.

*7. Welchen Stellenwert misst der Regierungsrat dem Faktor Verkehrsinfrastruktur im Zusammenhang mit der gerade im Laufental dringend erforderlichen Ansiedlung von neuen Betrieben einerseits und der Förderung einer attraktiven Lebens- und Wohnqualität andererseits bei? Wie beurteilt der Regierungsrat die diesbezügliche Ausgangslage im Laufental und mit welchen verkehrseitigen Massnahmen will der Regierungsrat den Standort Laufental generell fördern?*

Die Ausgangslage hinsichtlich der Standortqualität zeigt sich für das Laufental, gemessen an den fünf harten Standortfaktoren: Steuerbelastung von natürlichen/juristischen Personen, Ausbildungsstand der Bevölkerung, Verfügbarkeit hoch qualifizierter Arbeitskräfte sowie der verkehrstechnischen Erreichbarkeit insgesamt als zufrieden stellend. Gemäss einer Standortstudie der Credit Suisse Economic & Policy Consulting (Standortqualitätsindikator auf regionaler Ebene 2004), wird für diesen Bezirk landesweit eine durchschnittliche bis leicht unterdurchschnittliche Standortqualität ermittelt. Die Bewertung der verkehrstechnischen Erreichbarkeit fällt hingegen sogar leicht überdurchschnittlich aus. Einen höheren Wert im regionalen Vergleich innerhalb des Wirtschaftsraumes Nordwestschweiz weist nur der Kanton Basel-Stadt auf, weil dieser über ein breiteres Angebot im öffentlichen Verkehr verfügt. Allerdings ist es nicht möglich, durch einen solchen Indikator der Komplexität der Standortqualität vollständig gerecht zu werden. So bleiben Faktoren wie Landschaft, Erholungswert und Umweltqualität unberücksichtigt. Solche qualitativen Faktoren sind aber nicht oder nur schwer zu quantifizieren und unterliegen damit letztlich einem Werturteil, was deren Vergleichbarkeit erschwert.

Aber gerade diese Faktoren, der ländliche Charakter und die hohe Umweltqualität mit einer artenreichen Flora und Fauna, machen das Laufental zum idealen Naherholungsgebiet für die umliegenden Agglomerationsgemeinden und für die Stadt Basel sowie letztlich zu einer gefragten Wohnregion. Ein vorteilhaftes Preis-Leistungsverhältnis im Wohnbereich, die räumliche Nähe zur Stadt Basel und den wichtigsten Arbeitsplatzgebieten unserer Region, eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, eine qualitativ gute Grundversorgung sowie ein attraktives Subzentrum (Laufen) prägen diese gute Ausgangslage und schaffen eine attraktive Wohnqualität, die im Verlauf der letzten fünf Jahre einen im Vergleich mit anderen Bezirken unseres Kantons überdurchschnittlichen Anstieg der Wohnbevölkerung ausgelöst hat, welcher vor allem durch die Zuwanderung von jungen Familien getragen wird. Während die Kantonsbevölkerung von 2001 bis 2005 um 2.4 Prozent anstieg, betrug das Wachstum im Laufental fast 4 Prozent.

Dieser erfreulichen Entwicklung nicht Schritt zu halten, vermag die wirtschaftliche Entwicklung: Die Rezessionen der vergangenen Jahre wirkten sich im Laufental relativ stark und lang anhaltend aus. Insgesamt gingen von 1995 bis 2001 insgesamt rund 500 Arbeitsplätze verloren. Der starke Rückgang der Beschäftigung erfasste vor allem grössere Betriebe des industriellen Sektors mit wertschöpfungsschwachen Tätigkeiten. Er war insbesondere im Maschinenbau, im Baugewerbe und in der Papier- und Kartonindustrie besonders gravierend und konnte vom Dienstleistungssektor nur teilweise aufgefangen werden. Obwohl die offiziellen Zahlen der Betriebszählung 2005 noch nicht vorliegen, darf aufgrund vieler Hinweise davon ausgegangen werden, dass dieser Beschäftigungsschwund mittlerweile gestoppt werden konnte. Wesentlich dazu beitragen dürften generell die sich laufend verbessernde konjunkturelle Entwicklung, aber auch die gute wirtschaftliche Verfassung der wenigen Grossbetriebe und die Neugründungen von gewerblichen Kleinbetrieben.

Das wirtschaftliche Wachstumspotential für das Laufental ist aber aufgrund der heutigen Voraussetzungen als eher unterdurchschnittlich einzustufen. Die hauptsächlichen Entwicklungsimpulse werden eher von Innen, also vom bestehenden Wirtschaftssubstrat ausgehen müssen, da die Ansiedlung neuer Betriebe aus dem In- und Ausland weiterhin äusserst zurückhaltend erfolgen wird. Der bevorzugte Betriebsstandort liegt auch künftig eher in den kantonalen Arbeitsplatzgebieten der Agglomeration oder aber in der Stadt Basel. Die Nachteile seiner räumlichen Randlage vermag das Laufental trotz reichlich verfügbarem Bauland, entgegenkommenden Entwicklungsmöglichkeiten für die Umnutzung von Industriebrachen sowie günstiger Met- und Immobilienpreise zurzeit nicht zu kompensieren. Hinzu kommt letztlich auch das Fehlen eines eigentlichen "Wirtschaftsmotors" im Sinne einer Ansammlung von exportorientierten Betrieben mit zukunftsfähigen Technologien und wertschöpfungsstarken Arbeitsplätzen.

Liestal, 27. Juni 2006

Im Namen des Regierungsrates  
die Präsidentin:  
Schneider-Kenel

der Landschreiber:  
Mundschin