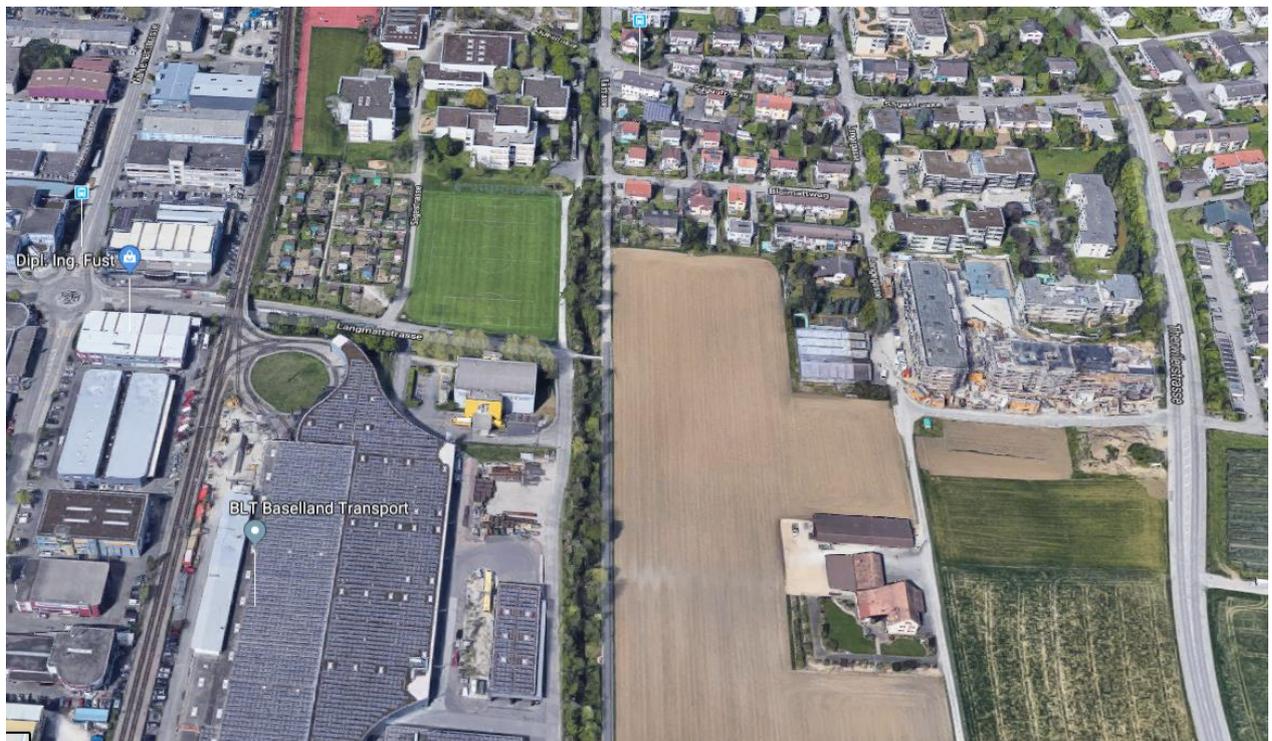


## Vorlage an den Landrat

**Oberwil, Ausbau Langmattstrasse, Abschnitt Therwilerstrasse – Mühlemattstrasse:  
Genehmigung Generelles Projekt  
2018/605**

vom 05. Juni 2018



## 1. Übersicht

### 1.1. Zusammenfassung

Das Leimental wird durch zwei parallel verlaufende Kantonsstrassenachsen in Nord-Süd-Richtung erschlossen. Um die Talseiten zu wechseln, stehen diverse Strassenverbindungen zur Verfügung. Im Bereich der Gemeinden Oberwil und Therwil sind es insgesamt drei. Alle drei Talquerungen müssen dabei ebenfalls das Tramtrasse der BLT queren. Die Querungen im Kantonsstrassennetz (Bahnhofstrasse in Therwil, Bottmingerstrasse in Oberwil) sind als à-Niveau-Übergänge ausgestaltet. Einzig der dritte Übergang, die kommunale Ringstrasse in Therwil, ist niveaufrei. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der in den Spitzenstunden häufig geschlossenen Barrieren häufen sich im Bereich der à-Niveau-Übergänge der Kantonsstrassen in den Ortszentren Oberwil und Therwil die verkehrlichen Probleme. Verkehrsteilnehmende entscheiden oft, je nach Verkehrssituation situativ, auf welcher Strasse sie die BLT-Tramlinie queren und weichen dabei auch auf die attraktive Route via kommunale Ringstrasse aus.

Im Rahmen der 2011-13 erarbeiteten Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) wurde unter anderem eine Verlängerung der Langmattstrasse im Gewerbegebiet Mühlematt in Oberwil zur Diskussion gestellt und war in beiden Stossrichtungen (`Ausbau` und `Umbau`) als Massnahme enthalten. Die Langmattstrasse dient heute als Erschliessungsstrasse, verfügt aber bereits über eine Unterführung unter dem BLT-Tramtrasse hindurch. Ziel dieser Verlängerung ist es, das Gewerbegebiet Mühlematt an den Ortskernen von Therwil und Oberwil vorbei mit der Therwilerstrasse im Osten zu verknüpfen. Damit sollte eine zusätzliche, nicht von Bahnübergängen betroffene Talquerung im Kantonsstrassennetz zur Verfügung gestellt und somit die Ortszentren von den verkehrlichen Problemen entlastet werden.

Die Ablehnung des Planungs- und Projektierungskredits ELBA im November 2015 hat die Weiterbearbeitung der Planung zur Verlängerung der Langmattstrasse verzögert. Im Nachgang zur ELBA Abstimmung hat der Regierungsrat das Vorhaben als prioritär eingestuft und dessen Weiterbearbeitung in seinem Investitionsprogramm vorgesehen. Auch aufgrund politischer Vorstösse ([Postulat 2013/164](#) und [Motion 2016/100](#)) erlangte das Projekt höchste Priorität und das Tiefbauamt hat eine Vorstudie und ein Vorprojekt „light“ erarbeitet. Bei den Untersuchungen der verkehrlichen Wirkung zeigte sich, dass mit der zusätzlichen Talquerung Langmattstrasse vor allem die kommunale Ringstrasse in Therwil entlastet werden kann. Die Ortszentren selbst können nur in geringem Mass entlastet werden. Auch eine zusätzliche Verlängerung der Langmattstrasse Richtung Bielstrasse (Westast) kann das Ergebnis nicht wesentlich verbessern. Da eine Verlängerung Richtung Westen grosse Konflikte mit dem Umwelt- und Landschaftsschutz aufweist, wurde diese nach der Vorstudie nicht weiterverfolgt. Die aus der Vorstudie resultierende Bestvariante für die Verlängerung der Langmattstrasse Richtung Osten wurde als Vorprojekt „light“ ausgearbeitet.

Das Projekt sieht vor, die heutige Langmattstrasse über den Marchbach zu verlängern und mit einem Kreislauf an die Therwilerstrasse anzuschliessen. Die rund 260 m lange Neubaustrecke liegt mehrheitlich ausserorts und ist mit Velostreifen ausgestattet. Der Fussverkehr wird im Abschnitt Marchbach bzw. Talstrasse – Therwilerstrasse separat geführt. Die Talstrasse ist eine bestehende, stark genutzte kantonale Radroute, weshalb für die Querung der Langmattstrasse eine Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen ist. Zur Einhaltung der Planungswerte des Lärmschutzes soll nördlich der Strasse ein bis zu 3.5 m hoher Lärmschutzwall erstellt werden. Aufgrund der geplanten Veränderung der heute offenen Landschaft und den Terrainanpassungen kommt der landschaftlichen Gestaltung eine wichtige Rolle zu.

Die Schätzung der Investitionskosten für diese Ausbauvariante beläuft sich auf 13 Mio. Franken. Mit der vorliegenden Landratsvorlage wird die Verankerung der Langmattstrasse Ost im kantonalen Richtplan (Festsetzung) zum Beschluss und das Generelle Projekt zur Genehmigung unterbreitet. Die Ausgabenbewilligung für die nächste Phase, die Projektierung des Bauprojekts, kann durch den Regierungsrat beschlossen werden.

**1.2. Inhaltsverzeichnis**

1.	Übersicht .....	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht .....	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.1.1.	Begründung Bedarf	4
2.1.2.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	5
2.2.	Ziel der Vorlage	5
2.2.1.	Künftige Situation	6
2.2.2.	Materieller Erfüllungsgrad	6
2.3.	Erläuterungen	7
2.3.1.	Alternativen zur Verlängerung der Langmattstrasse	7
2.3.2.	Varianten der Verlängerung Langmattstrasse	8
2.3.3.	Gewählte Lösung	10
2.3.4.	Projekt	11
2.3.5.	Termine	13
2.3.6.	Schnittstellen	13
2.4.	Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm / KRIP	13
2.4.1.	Einbindung in die Planung	13
2.4.2.	Verankerung im kantonalen Richtplan	13
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	14
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	14
2.6.1.	Investitionskosten	14
2.7.	Finanzrechtliche Prüfung	14
2.8.	Ergebnis der öffentlichen Vernehmlassung zum KRIP 2017	15
2.9.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens der vorliegenden Landratsvorlage	16
2.10.	Vorstösse des Landrates	17
3.	Anträge .....	18
3.1.	Beschluss	18
4.	Anhang .....	19

## 2. Bericht

### 2.1. Ausgangslage

#### 2.1.1. Begründung Bedarf

Im Leimental verlaufen zwischen Therwil und Oberwil (und weiter bis Basel) in Nord-Süd-Richtung zwei parallele Kantonsstrassenachsen: Westlich der BLT-Gleise der Linie 10/17 die Mühlematt- bzw. Oberwilerstrasse, östlich der BLT-Gleise die Therwiler- bzw. Baslerstrasse. Die westliche Achse quert die Dorfkerne von Oberwil und Therwil sowie das Gewerbegebiet Mühlematt.

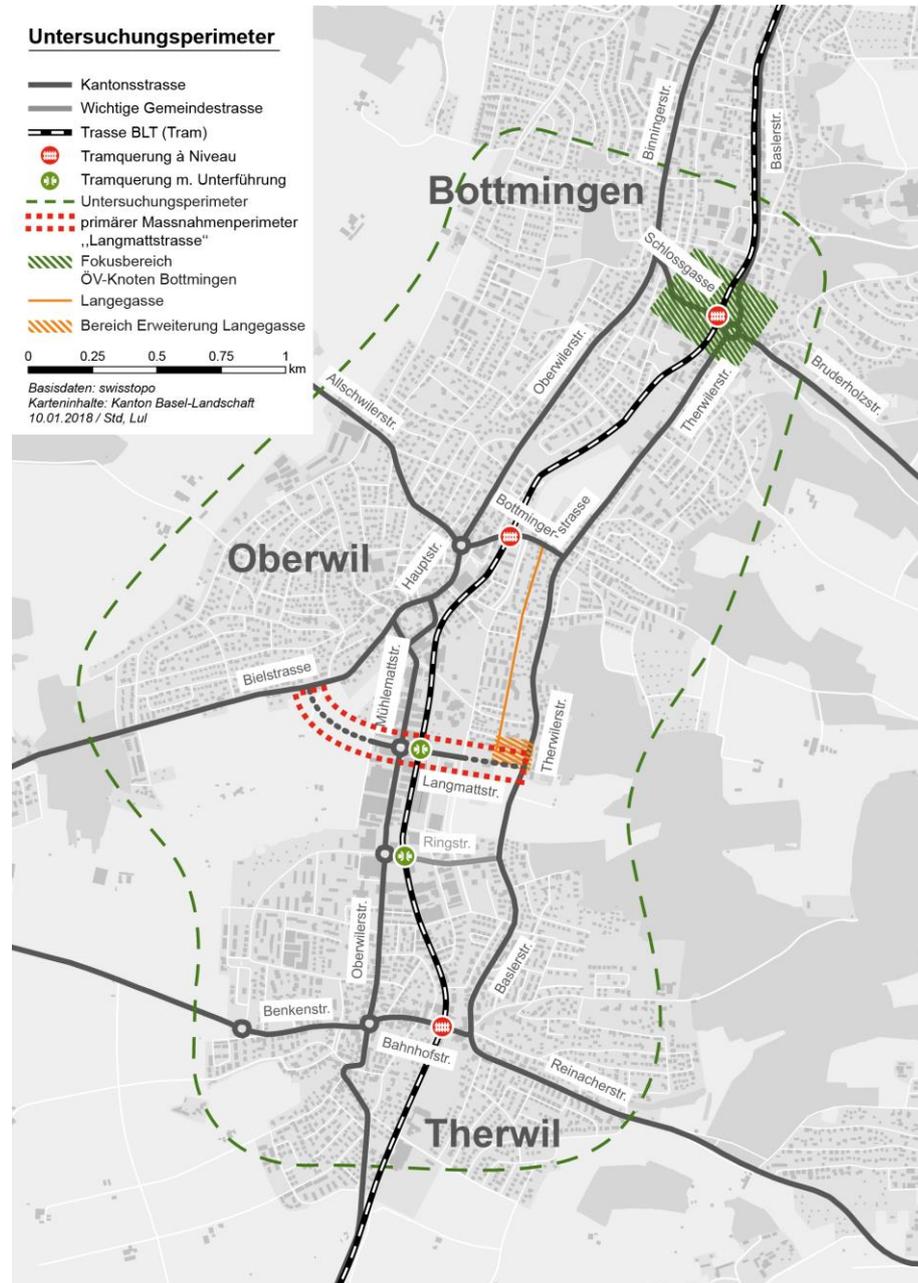


Abbildung 1: Übersicht Strassennetz und Projektperimeter

Um die Talseite zu wechseln, stehen heute im Projektperimeter drei Talquerungen zur Verfügung. Zwei Talquerungen befinden sich in den Ortskernen von Oberwil und Therwil und queren die BLT-Linie mit Bahnübergängen à Niveau (16 Kurse pro Stunde und Richtung in der Hauptverkehrszeit). Die dadurch entstehenden Rückstaus senken die Aufenthaltsqualität in den ohnehin schon stark belasteten Ortszentren zusätzlich und sorgen für Verlustzeiten beim strassengebundenen öffentlichen Verkehr. Des Weiteren führen sie zu Verlagerungen des MIV auf eine Route mit einer Tramunterführung, namentlich der Ringstrasse, nördlich des Zentrums von Therwil. Die

Ringstrasse ist eine Therwiler Gemeindestrasse (teils Wohnquartier mit Tempo 30) und sollte grundsätzlich nicht dem übergeordneten Verkehr dienen.

Vereinfacht kann das Strassennetz im Leimental somit als eine Art Leiter betrachtet werden: Die zwei Nord-Süd-Achsen bilden die Holme, die drei Talquerungen die Sprossen. Zusätzliche Möglichkeiten zur Talquerung bestehen ausserdem weiter nördlich in Bottmingen, Binningen und Basel. Viele Verkehrsteilnehmende entscheiden je nach Verkehrssituation situativ, auf welcher Nord-Süd-Achse sie fahren und an welchem Ort sie das Tal queren.

Die 2011-2013 erarbeitete Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) definierte ein Gesamtkonzept einschliesslich zugehöriger Massnahmen für die Bereiche Siedlung, Verkehr und Landschaft. Dabei wurde unter anderem in beiden Stossrichtungen (`Ausbau` und `Umbau`) zur Diskussion gestellt, die Langmattstrasse im Gewerbegebiet Mühlematt in Oberwil zu verlängern. Ziel dieser Verlängerung ist es, das Gewerbegebiet entlang der Mühlemattstrasse an den Ortskernen von Therwil und Oberwil vorbei mit der Therwilerstrasse im Osten zu verknüpfen und eine Talquerung mit einer Tramunterführung zur Verfügung zu stellen. Eine vertiefte Abklärung der Zweckmässigkeit dieser Verlängerung wurde zu diesem Zeitpunkt noch nicht vorgenommen. Der Westast zwischen der Bielstrasse und der Mühlemattstrasse wurde ausserdem kontrovers diskutiert.

In den 1980er Jahren wurde die Langmattstrasse von der Mühlemattstrasse bis zum Marchbach mit einer Tramunterführung als Gemeindestrasse erstellt. Es bietet sich jetzt noch die Möglichkeit, sie als zusätzliche Talquerung bis zur Therwilerstrasse zu verlängern und ins Kantonsstrassennetz aufzunehmen, bevor das Trasse durch andere Nutzungen belegt wird bzw. in Konflikt steht.

#### 2.1.2. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Die Ablehnung des Planungs- und Projektierungskredits ELBA im November 2015 hatte zwischenzeitlich die Weiterbearbeitung der Planung zur Verlängerung der Langmattstrasse verzögert. Die Arbeiten konnte nun aber 2017 gestartet werden, u.a. da in jüngster Zeit politische Vorstösse eingereicht wurden (siehe Kap. 2.9), die die sofortige Umsetzung der Massnahme fordern. Aus den politischen Vorstössen ging hervor, dass mit dem Bau der Langmattstrasse vor allem die Entlastung der Zentren Oberwil und Therwil sowie eine Entflechtung von MIV und ÖV (Tramübergänge) im mittleren Leimental erwartet wird.

Zudem sind parallel zahlreiche weitere Vorhaben mit Schnittstellen zum erwähnten Projekt in Arbeit (z.B. Neuorganisation ÖV-Knoten Bottmingen, Umgestaltung Ortsdurchfahrt Therwil etc.). Oberwil und Therwil sind gleichermassen von einer Verlängerung der Langmattstrasse betroffen, da das Gewerbegebiet Mühlematt im Süden auch teilweise auf Therwiler Gebiet liegt.

Um Konflikte und Doppelspurigkeiten zu vermeiden sowie Kosten und Wirkungen der neuen Langmattstrasse aufzuzeigen, wurde 2017 eine Vorstudie erstellt. Daraus resultierten eine Bestvariante für die Linienführung sowie weitere Massnahmen, die ab Herbst 2017 als Vorprojekt „light“ ausgearbeitet wurden.

## 2.2. Ziel der Vorlage

Folgende Projektziele werden verfolgt:

- Robustes Kantonsstrassennetz: Die Routenwahl und -dauer des Strassenverkehrs ist möglichst stabil, unabhängig vom Trambetrieb und im Falle von Störungen wird die nötige Flexibilität (Ausweichrouten im Netz) geboten.
- Entlastung der Zentren und Wohngebiete entlang der Kantonsstrasse, insbesondere vom Durchgangsverkehr sowie die Entlastung der Ringstrasse (Tempo 30 Zone im Wohngebiet)
- Entflechtung von MIV und Tram, damit Behebung der Konflikte und Reduktion der alltäglichen Stausituation, Verbesserung der Situation für den strassengebundenen Öffentlichen Verkehr
- Sichere Gestaltung des Strassenraumes für Fussgänger und Radfahrer
- Erhaltung und Weiterentwicklung des Gewerbegebietes Mühlematt als regionalen Standort für Gewerbe und KMU's
- Aufwertung/Stärkung der Zentren als Begegnungsort, Verlagerung der Einkaufsnutzungen vom Zentrum weg entgegenwirken

- Schutz des Landschaftsbildes und der Umwelt; Erhaltung des Ortsbildes und gewachsener Strukturen, sorgfältige Gestaltung der Siedlungsränder

### 2.2.1. Künftige Situation

Mit dem Ausbau der Langmattstrasse könnte das bestehende Verkehrsnetz um eine weitere Talquerung ergänzt werden. Diese würde im Gegensatz zu vielen anderen Talquerungen nicht durch eines der Ortszentren verlaufen, sondern könnte direkt am Siedlungsrand von Oberwil und teilweise durch das Gewerbegebiet Mühlematt geführt werden. Dadurch steht als Alternative eine zusätzliche Talquerung zur Verfügung, welche die bestehenden Talquerungen teilweise entlasten kann. Die neue alternative Route quert die BLT-Linie niveaufrei, wodurch auf dieser Route keine Rückstaus infolge von Schrankenschliesszeiten entstehen.

### 2.2.2. Materieller Erfüllungsgrad

- Die Vorstudie zeigte, dass mehrheitlich der Durchgangsverkehr von der kommunalen Ringstrasse auf die Langmattstrasse verlagert werden kann, was das Wohngebiet vom quartierfremden Verkehr entlastet. Dadurch kann die Ringstrasse ihrer eigentlichen Funktion als Kommunalstrasse zugeführt werden (Herstellung Strassennetzhierarchie). Die Verlagerungen vom Zentrum Oberwil auf die Langmattstrasse im Tagesverkehr sind gering. Eine Verbesserung der Stausituation vor allem in den Spitzenstunden ist aber zu erwarten, da die Überlastsituationen (vor allem bei den Tramübergängen) entschärft werden. Das Zentrum Therwil kann durch den Bau der Langmattstrasse kaum vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Grund hierfür ist, dass die Langmattstrasse für den Durchgangsverkehr von Biel-Benken nach Reinach einen Umweg und damit keine attraktive Alternativroute darstellt, weshalb vornehmlich Binnenverkehre von Oberwil und Therwil neu umgelenkt werden können.
- Aufgrund der geringen Verkehrsentlastung in den Zentren können die Konflikte zwischen MIV und ÖV nur bedingt gelöst werden. In Therwil bleibt die Situation ähnlich wie mit dem Zustand ohne Langmattstrasse. In Oberwil kann die Situation leicht verbessert werden.
- Mit der neuen Langmattstrasse kann ein zusätzliches, redundantes Element gebaut werden, welches die Stabilität des Kantonsstrassennetzes erhöht. Letzteres erhält neu eine Talquerung im Leimental, welche dank der Tramunterführung vom Tramverkehr entflechtet ist. Bisher queren alle Kantonsstrassen in diesem Bereich das Tramtrasse à Niveau.
- Die Langmattstrasse wird so ausgebaut, dass diese den Ansprüchen einer sicheren Gestaltung für den Fuss- und Radverkehr entspricht (Fuss- und Radverkehrsunterführung der Talstrasse mit kantonaler Radroute, Sicherung von Schulwegen).
- Die Erschliessung des Gewerbegebiets Mühlematt wird durch den Ausbau der Langmattstrasse verbessert.
- Die Aufwertung/Stärkung der Zentren kann aufgrund der geringen Verkehrsentlastung nur bedingt erreicht werden. Die Stausituationen (stehende Autos) werden vor allem in den Spitzenstunden voraussichtlich entschärft und abgebaut. Das Verkehrsaufkommen bleibt aber weiterhin auf hohem Niveau.
- Aufgrund der nötigen Lärmschutzmassnahmen wird dem Landschaftsbild und der Gestaltung des Siedlungsrandes besonderes Augenmerk geschenkt. Das Projekt zeigt gangbare Lösungsmöglichkeiten zur Zielerreichung auf (u.a. Ausarbeitung Gestaltungsplan).

Eine Weiterführung der Langmattstrasse bis zur Bielstrasse (Teil 2 bzw. Teil West, Abschnitt Mühlemattstrasse – Bielstrasse) wurde im Rahmen der Vorstudie ebenfalls untersucht. Sie zeigt grosse Restriktionen gerade im Bereich Umwelt- und Landschaftsschutz und hat ein schlechtes Kosten / Nutzen Verhältnis. Daher wird dieser Abschnitt vorerst nicht weiterverfolgt (vgl. Kapitel 2.3.5.)

## 2.3. Erläuterungen

Im Rahmen der Vorstudie und des Vorprojekts „light“ wurden die folgenden Aspekte untersucht:

- Prüfung verkehrliche Wirkung verschiedener Varianten der Verkehrsführung inkl. Alternativen zur Verlängerung der Langmattstrasse
- Entwurf und Projektierung Linienführung und der Knoten
- Vor-Abklärung Umwelt- und Lärm Aspekte
- Erstellung einer Übersicht über relevante (verkehrliche) Themen, Projekte, Schwachstellen und deren Abhängigkeiten untereinander
- Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs sowie des Öffentlichen Verkehrs im Strassenquerschnitt und in der Verkehrssteuerung und -lenkung sowie Festlegung von Rahmenbedingungen für die Strassenraumgestaltung
- Entwicklung eines Konzepts für eine zweckmässige Signalisation und Wegweisung im Sinne einer gezielten Verkehrssteuerung und -lenkung (Verkehrsführungsstrategie)
- Prüfung der Leistungsfähigkeit für die zentralen Anschlussknoten und Aufzeigen von notwendigen Optimierungen
- Aufzeigen von flankierenden Massnahmen im Untersuchungs- und Massnahmenperimeter und Einbezug der betroffenen Gemeinden, um das Verständnis bei den Gemeinden für das Projekt zu schaffen und eine Meinungsbildung zu ermöglichen.

Im Massnahmenperimeter zwischen Oberwil und Therwil sind diverse Schnittstellen zu beachten. Einerseits bestehen insbesondere im Bereich des Birsig Einschränkungen seitens Natur- und Landschaftsschutz (Schutzgebiete, Fruchtfolgeflächen). Andererseits sind im gesamten Massnahmenperimeter künftige Nutzungspotenziale zu beachten: An mehreren Standorten sind Flächen für Sportanlagen vorgesehen und es bestehen Spezialzonen für Gärtnerei und Landwirtschaft. Langfristig sind zudem auf einigen Parzellen Immobilienentwicklungen möglich. Im Bereich des Massnahmenperimeters verläuft eine wichtige Fuss- und Veloachse auf der Talstrasse und entlang des Marchbachs ist die Hochwassergefahr zu beachten.

Für die geplante Strasse wurden folgende Vorgaben festgelegt:

Strassentyp	Kat. 2; Hauptverkehrsstrasse HVS
Strassenbreite	7.0 m (gemäss TBA Typenplan T-002; Begegnungsfall LW/LW mit 50 km/h)
Lage	Innerorts
Ausbaugeschwindigkeit	50 km/h

### 2.3.1. Alternativen zur Verlängerung der Langmattstrasse

Als Alternativen zur Verlängerung der Langmattstrasse wurden folgende Lösungen geprüft und in einem Vergleich gegenübergestellt:

- Nullvariante; keine Massnahmen  
Mit der Nulllösung („Nichts tun“) können die Ziele nicht erreicht werden, deshalb ist dies keine valable Lösung.
- Ausbau der kommunalen Ringstrasse zu einer Kantonsstrasse  
Bei dieser Variante würde die Ringstrasse durchgehend mit Tempo 50 signalisiert. Zur Einhaltung der Sichtweiten / Verkehrssicherheit müsste der Strassenraum umgestaltet werden. Es braucht Lärmschutzmassnahmen in kleinerem Umfang. Des Weiteren wurde eine Velounterführung (analog zur Lösung Langmattstrasse) sowie ein Umbau des Knotens Ringstrasse/Baselstrasse angenommen. Letzterer ist insbesondere für das Erreichen des notwendigen Verkehrsflusses relevant.

Der Vergleich wurde an Hand von sieben Zielsetzungen vorgenommen. Die massgeblichen Unterschiede der Netzvarianten sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst:

Zielsetzung		Variante Ringstrasse		Variante Langmattstrasse
Netzstabilität sicherstellen (Redundanz / Leistungsfähigkeit / Rückstausituationen)	+	Netzstabilität gegenüber heute verbessert; neue Kantonsstrasse mit „Einschränkungen“.	++	Netzstabilität gegenüber heute klar verbessert; neue funktional vollwertige Kantonsstrasse.
Verkehrsbelastung im Siedlungsgebiet verhältnismässig verteilen (Wohngebiete / Zentren)	0	Leichte Entlastung der Ortszentren (eher in Therwil)  Die Ringstrasse erfährt eine Mehrbelastung (ca. + 35%). Sonst kaum relevante Änderung auf Basler- und Therwilerstrasse (+/- 5%).	+	Leichte Entlastung der Ortszentren (eher in Oberwil).  Entlastung Ringstrasse (ca. – 70 %). Sonst kaum relevante Änderung auf Basler- und Therwilerstrasse (+/- 5%).
Verkehrssicherheit erhöhen	0	Einfacheres (Über)queren der Ringstrasse bei Talstrasse, fehlende Radstreifen auf Ringstrasse.	+	Einfacheres (Über)queren der Ringstrasse
Bestehende Strukturen für Freizeit / Naherholung schützen	-	Aufenthaltsqualität im Raum Ringstrasse reduziert.	-	Langmattstrasse mindert die Aufenthaltsqualität im direkten Umfeld (vgl. entlang Marchbach).
Ressourceneffizienz (Flächenverbrauch)	0	Es werden kaum zusätzlichen Flächen benötigt.	-	Es werden zusätzliche Flächen benötigt.
Kosten minimieren	-	Die Kosten betragen ca. CHF 3.5 – 4.5 Mio. (+/- 50%)	--	Baukosten gemäss Vorprojekt light von CHF 13 Mio. (+/- 30%)
Risiken minimieren	--	Umbauprojekt im Siedlungsgebiet (v.a. Fuss- und Velounterführung) ist kritisch.	-	Neubauprojekt ausserorts birgt gewisse Risiken, aber es bestehen mehr Gestaltungsspielräume.

Die Wahl der verschiedenen Zielsetzungen sagt noch nichts über die Gewichtung der jeweiligen Zielsetzung aus. Aus Sicht Kanton kommt den Zielsetzungen Netzstabilität (u.a. Entflechtung MIV/Tram), Entlastung von Siedlungsgebiet und der Verkehrssicherheit grosse Bedeutung zu. Somit stellt für den Kanton die Variante Langmattstrasse die Best-Lösung, insbesondere aus Sicht Kantonsstrassennetz, dar. Mit einem Ausbau der Ringstrasse werden die Ziele Netzstabilität und Entlastung Siedlungsgebiete nicht bzw. nur bedingt erreicht. Mit dem Ausbau der Ringstrasse werden Wohngebiete tendenziell sogar stärker belastet und die Verkehrssicherheit nicht verbessert. Die Lösung Ringstrasse wurde deshalb nicht weiter verfolgt.

### 2.3.2. Varianten der Verlängerung Langmattstrasse

Beim Variantenstudium der Vorstudie wurden insgesamt drei Varianten für den Ausbau und die Verlängerung Teil 1 bzw. Ost (Mühlemattstrasse – Therwilerstrasse) untersucht: Eine Variante mit Unterführung unter dem Marchbach („Tunnel“), eine Variante mit Brücke über den Marchbach mit einer à-Niveau-Querung der Talstrasse und eine Brückenvariante mit einer Fuss-Velounterführung

der Talstrasse. Für den Ausbau bzw. Verlängerung Teil 2 bzw. West (Bielstrasse – Mühlemattstrasse) wurden zwei Varianten geprüft: eine Variante Tunnel unter der Birsig und eine Variante Brücke über der Birsig. Für den Ausbau Teil 1 wurden zwei unterschiedliche Korridore für den Verlauf der Strasse mit Anschluss an die Therwilerstrasse und im Teil 2 vier Korridore (zwei lange, zwei kurze) mit Anschluss an die Bielstrasse betrachtet.

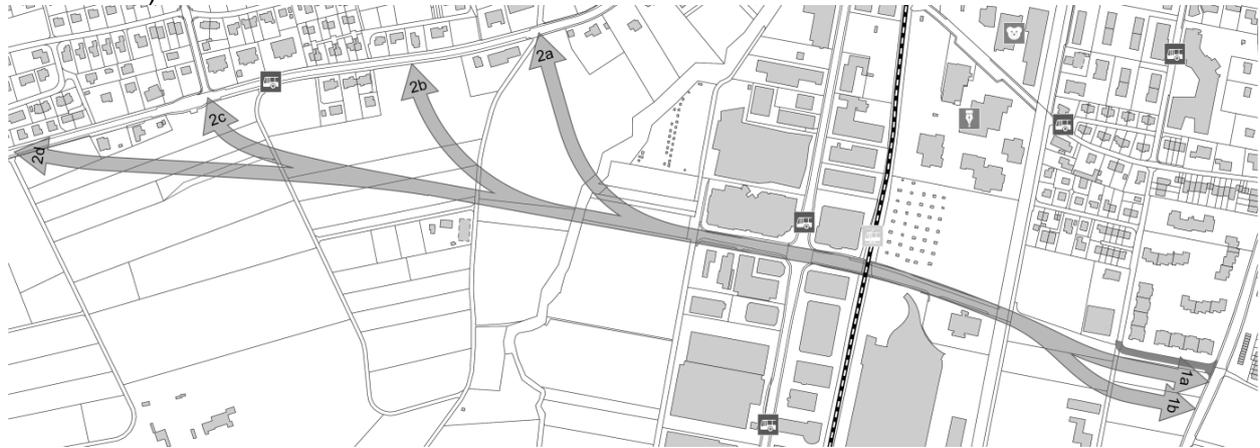


Abbildung 2: Verortung Variantenfelder und dessen Korridore

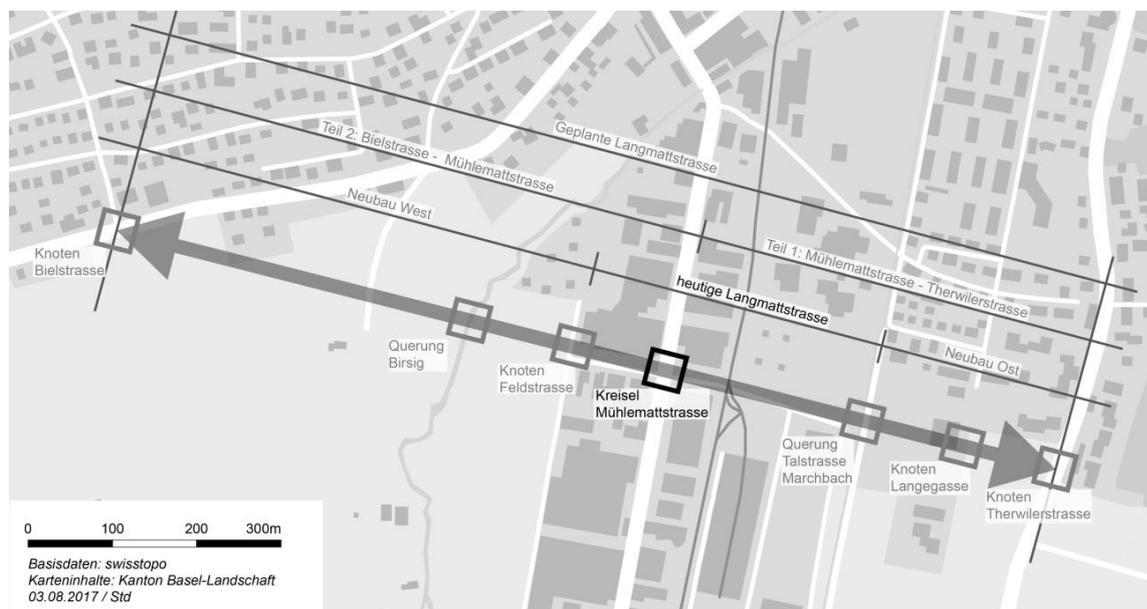


Abbildung 3: Übersicht Teilgebiete des Massnahmenperimeters, Quelle: GIS BL, Grundnutzungszone; bearbeitet.

Zunächst wurde die verkehrliche Wirkung der beiden Ausbauten geprüft. Hierbei wurde davon ausgegangen, dass Teil 2 – die Verlängerung zur Bielstrasse – nur gebaut wird, wenn Teil 1 bereits besteht. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass mit dem Bau von Teil 1 hauptsächlich die kommunale Ringstrasse in Therwil sowie in geringerem Masse das Zentrum Oberwil entlastet wird. Mit dem zusätzlichen Bau des zweiten Teils kann die Entlastung des Zentrums Oberwil verstärkt, jedoch nicht wesentlich erhöht werden. Das Verkehrsaufkommen im Zentrum Therwil bleibt weiterhin hoch. Der dortige Durchgangsverkehr fährt hauptsächlich von Biel-Benken in Richtung Reinach; die Route via Langmattstrasse würde dafür einen Umweg darstellen. Nach einer Sensitivitätsbetrachtung der bestehenden und zukünftigen Infrastruktur, konnte ein durchschnittliches Werktagsverkehrsaufkommen von etwa 12'000 Fahrten pro Tag für Teil 1 und etwa 4000 Fahrten pro Tag für Teil 2 ermittelt werden (Voraussetzung dafür ist der Bau beider Teile). Wird nur der Teil 1 gebaut, können etwa 9'000 Fahrten pro Tag auf den neuen Strassenabschnitt bzw. die neue Talquerung verlagert werden.

Anschliessend wurden die Varianten bezüglich des Strassenbaus untersucht:

Teil 1: Für die Querung des Marchbachs und der Talstrasse (Veloroute) wurden folgende Varianten gegenübergestellt: Die Ausgestaltung als Unterführung (inkl. Unterquerung Talstrasse), als Brücke (Querung Talstrasse à Niveau) und als Brücke mit Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr Talstrasse; mit jeweils zwei potenziellen Anschlüssen an die Therwilerstrasse, a) direkt und b) südlich versetzt. Die Führung der Strasse direkt entlang des Siedlungsgebiets auf dem Trasse der zurzeit im Bau befindlichen kommunalen Langegasse musste ausgeschlossen werden; die erforderlichen Lärmschutzmassnahmen wären unverhältnismässig hoch und wären mit den bestehenden Wohnnutzungen nicht vereinbar. Die weiter südlich liegende Linienführung (Abstand zum Siedlungsrand ca. 30 Meter) erfordert ebenfalls Lärmschutzmassnahmen; allerdings in einem deutlich geringeren Umfang.

Bei den Hauptvarianten haben sich die Strassenführungen mit Brücke als zweckmässiger herausgestellt als die Variante Unterführung. Die Variante Unterführung beeinträchtigt die Erschliessungsmöglichkeiten der angrenzenden Liegenschaften stark und stellt für den Ausbau des ersten Teils die teuerste Variante dar. Die Variante Brücke mit der Velo-Unterführung sichert für die bestehende wichtige Veloroute auf der Talstrasse den Status-Quo und ermöglicht trotz der neuen Strasse ein schnelles und sicheres Queren.

Teil 2: Hier wurden für die Querung des Birsig die Varianten Tunnel und Brücke untersucht. Die vier möglichen Strassenverläufe mit Anschluss an die Bielstrasse waren alle mit der Variante Brücke kompatibel; mit der Variante Tunnel hingegen nur die beiden längeren Verläufe. Baulich nicht machbar bei den beiden kürzeren Streckenführungen war ein Tunnel aufgrund der Höhenverhältnisse. Generell tangieren alle Linienführungen die Natur- und Landschaftsschutzzone rund um den Birsig. Die beiden längeren Streckenführungen beanspruchen zudem zahlreiche Fruchtfolgeflächen. Die beiden kürzeren Varianten weisen Konflikte mit bestehendem und eingezontem Siedlungsgebiet respektive geplanten Einzonungen (Landwirtschaftsflächen) auf.

Die beiden Hauptvarianten Tunnel und Brücke unterscheiden sich insbesondere bezüglich Kosten sowie betreffend Konflikte mit der Umwelt (lange Strassenführungen). Die beiden kürzeren Varianten mit Brücke wurden daher als zweckmässiger beurteilt. Die Konflikte betreffend eingezonten, zukünftig eingezonten Gebieten sowie betreffend Umwelt werden fortwährend mit den Projektschritten detaillierter betrachtet und allfällige Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt.

Um die erwünschten Verkehrsverlagerungen zu erzielen und den Verkehr mehrheitlich auf dem Kantonstrassennetz abzuwickeln, wurde eine Verkehrsführungsstrategie entwickelt. Diese sieht insbesondere die folgenden Massnahmen vor:

- Anpassung Signalisation und Wegweisung im Projekt- und Betrachtungsperimeter
- Anpassung/Prüfung der Verkehrssteuerung an Knoten mit verändertem Verkehrsaufkommen und an den Anschlussknoten der Langmattstrasse
- Siedlungsorientierte Umgestaltung der entlasteten Strassenabschnitte (Ringstrasse)

### 2.3.3. Gewählte Lösung

Teil 2: Es wurde beschlossen den Teil 2 bzw. West (Abschnitt Mühlematt- bis Bielstrasse) vorerst nicht weiterzuverfolgen (vgl. Kapitel 2.3.5).

Teil 1: Für den Ausbau Langmattstrasse wurde für den Abschnitt Therwilerstrasse – Mühlemattstrasse die aktuell zweckmässigste Variante Brücke mit Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr (Talstrasse) in einem Vorprojekt „light“ ausgearbeitet und die oben aufgezeigten Konflikte soweit möglich ausgeräumt resp. Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt.

Die neue Strassenverbindung führt von der Therwilerstrasse mit einer Brücke im Bereich der Talstrasse/Marchbach zum Kreisel Mühlemattstrasse. Der Veloverkehr auf der Talstrasse unterquert mittels Unterführung die Verlängerung der Langmattstrasse niveaufrei; damit kann eine sichere und schnelle Querung der Langmattstrasse gewährleistet werden. Zusätzlich erhält der Fuss- und Veloverkehr die Möglichkeit, die etwas höher liegende Langmattstrasse über zwei Rampen bzw. Zufahrten (parallel zur Unterführung) zu erreichen. Dadurch können die Anschlüsse Richtung Gewerbegebiet Mühlematt und in Richtung Langegasse/Therwilerstrasse gewährleistet

werden. Ebenfalls möglich ist damit weiterhin eine à-Niveau-Querung der Langmattstrasse via Mittelinsel als Querungshilfe.

#### 2.3.4. Projekt

Mit dem Ausbau der Langmattstrasse wird das Gebiet Mühlematt ab dem Kreisel Mühlemattstrasse an die Therwilerstrasse angeschlossen. Bei der neuen Langmattstrasse handelt es sich um eine Hauptverkehrsstrasse Typ 2 innerorts; sie wird mit einer Ausbaugeschwindigkeit von 50 km/h projektiert. Bei der vertikalen Linienführung wurde darauf geachtet, dass eine Einbettung der neuen Strasse in die Landschaft mit Gestaltungsmaßnahmen im Abschnitt Talstrasse bis Therwilerstrasse möglich ist. Von der Mühlemattstrasse bis zum Anschluss an die Brücke Marchbach entspricht die vertikale Linienführung im gesamten Abschnitt dem bestehenden Trasse der Gemeindestrasse. Die Erschliessung der privaten und öffentlichen Areale entlang der bestehenden Langmattstrasse kann so gewährleistet werden. Danach schliesst die Langmattstrasse an die neue Brücke über den Marchbach an und wird bis zur Therwilerstrasse verlängert.

##### Abschnitt Mühlemattstrasse bis Talstrasse:

Im Abschnitt Mühlemattstrasse bis zum Marchbach ist die Langmattstrasse als kommunale Strasse bereits bestehend. Von der Mühlemattstrasse bis nach der Unterführung der BLT Linie 10/17 wird die bestehende Strassenbreite übernommen. Ab der Unterführung bis zum Anschluss an die neue Brücke über den Marchbach wird die Strassengeometrie angepasst und ausgebaut. Die Breite eines Fahrstreifens beträgt zwischen 3.0 m und 3.50 m. Auf der südlichen Seite wird zusätzlich ein Radstreifen von 1.50 m Breite markiert oder es wird teilweise ein kombinierter Rad-Fussweg entlang geführt. Auf der nördlichen Strassenseite kann der bestehende separat geführte Velostreifen übernommen werden und als kombinierter Rad- / Fussweg genutzt werden. Die heutige Führung des Fussgängerverkehrs am Kreisel Mühlemattstrasse bleibt unverändert bestehen.

Für die Querung über den Marchbach muss eine neue Brücke gebaut werden. Damit der Hochwasserschutz gewährleistet werden kann, ist das neue Brückenbauwerk ohne Zwischenabstützung geplant. Es ist eine Betonbrücke mit einer Spannweite von 12 m und einer Breite von 16.5 m geplant.

##### Normalprofil:

Fahrstreifen:	Breite variiert zwischen 3.0 m und 3.50 m
Radstreifen/Fussweg:	<i>nördl. Seite:</i> kombinierter Rad- / Fussweg Breite 3.50 m (bis max. 4.20 best. Unterführung) <i>südl. Seite:</i> Unterführung: kombinierter Rad- / Fussweg Breite 3.0 m bis 3.50 m übriger Abschnitt: markierter Radstreifen Breite 1.50 m / Gehweg 2.0 m
Brücke:	16.5 m (2 Fahrspuren mit Mittelinsel + 2 Radstreifen + 2 Trottoir + 2 Konsolen mit Geländer)

##### Abschnitt Talstrasse bis Therwilerstrasse:

Ab dem Anschluss an die Brücke über den Marchbach bis zum Anschluss der Langegasse erfolgt die Strassenführung auf einer Dammschüttung. Seitlich der Dammschüttung wird das Terrain angepasst (ausgeflacht), um die landwirtschaftliche Nutzung sicherzustellen. Ab dem Anschluss Langegasse bis zur Therwilerstrasse richtet sich die vertikale Linienführung nach dem vorhandenen Terrain und schliesst mit einer Längsneigung von max. 8% an den neuen Kreisel Therwilerstrasse an. Die Neubaustrecke der Langmattstrasse misst ca. 250 m. In diesem Abschnitt wird sie mit zwei Fahrstreifen von 3.0 m Breite und 1.50 m breite Radstreifen in beiden Fahrrichtungen ausgebaut. Entlang der Langmattstrasse wird als Abgrenzung zum Siedlungsraum der erforderliche Lärmschutzdamm erstellt. Die Höhe des Damms beträgt ab Oberkante Strasse 3.0 m bis 3.5 m. Hinter dem Lärmschutzdamm verläuft der Fussweg ab der Talstrasse bis an das

bestehende Trottoir der Therwilerstrasse. Hier beträgt die Höhe des Damms ab dem bestehenden Terrain zwischen ca. 4.50 m und 5.0 m. Mit dem Ausbau der Langmattstrasse entsteht zusätzlich eine neue direkte Verbindung für den Veloverkehr ab der Talstrasse bzw. der Mühlemattstrasse zur Therwilerstrasse. Zudem besteht die Möglichkeit von der Langmattstrasse via zweier Rampen (Nord- und Südseite) auf die Talstrasse zu gelangen. Für die Fussgänger erfolgt im Abschnitt Talstrasse bis Therwilerstrasse keine Fussgängerführung direkt entlang der Langmattstrasse. Die Fussgänger werden ab der Talstrasse auf der Rückseite des Lärmschutzdamms auf einem separaten Fussweg (Breite 2.0m) entlang des Damms geführt. Der Fussweg quert dabei die bestehende Langegasse und schliesst direkt an das bestehende Trottoir der Therwilerstrasse an

Normalprofil

Fahrstreifen: Breite beträgt 3.0 m in beide Fahrrichtungen

Radstreifen: markierter Radstreifen Breite 1.50 m

Fussweg: Breite 2.0 m, ausserhalb entlang des Lärmschutzdamms

#### Knoten Talstrasse / Marchbach

Mit dem Ausbau der Langmattstrasse von der Therwilerstrasse bis zum Kreisel Mühlematt wird der dazwischen liegende Marchbach überquert und die heutige kantonale Radroute Talstrasse gekreuzt. Zu diesem Zweck wird für die Talstrasse eine Unterführung unter der neu geplanten Langmattstrasse geplant. Die Unterführung der Langmattstrasse für den Fuss- und Veloverkehr gewährleistet die hindernisfreie Durchfahrt für Radfahrer auf der kantonalen Radroute. Die Unterführung weist eine Breite von 4.0 m auf. Die Rampe ab der Talstrasse mit Anschluss an die Langmattstrasse ermöglicht den Fussgängern die oberirdische Querung der Langmattstrasse und bietet zugleich den Anschluss für den gesamten Fuss- und Veloverkehr an die Langmattstrasse in Richtung Mühlemattstrasse sowie in Richtung Therwilerstrasse.

#### Knoten Langegasse

Die bestehende Langegasse (Gemeindestrasse) wird in deren Verlängerung an die neue Langmattstrasse angeschlossen. Mit dem Anschluss an die Langmattstrasse werden die Quartiere / Wohngebiete "Langegasse" und "Talstrasse" besser an das übergeordnete Strassensystem angeschlossen. Dadurch erhalten diese Wohngebiete eine direkte Verbindung zum Einkaufsgebiet "Mühlematt". Die Erschliessung des Bauernhofs im Gebiet Wilmatt sowie des Gärtnereiwerkhofs via Langegasse bleibt unverändert, da die Linienführung dem Niveau des heutigen Terrains folgt. Der Ausbau der Langmattstrasse bedingt den Rückbau der in den Jahren 2017 / 2018 neu gebauten Gemeindestrasse Langegasse Los 1 (Abschnitt Liegenschaft Nr. 123 bis Therwilerstrasse).

#### Anschlussknoten Mühlemattstrasse

Der Knoten Mühlematt-/ Langmattstrasse ist bereits heute als Kreisel ausgebaut. Die bestehende Knotenform kann auch für den zukünftigen Zustand mit Ausbau der Langmattstrasse beibehalten werden. Die Leistungsberechnungen haben gezeigt, dass der Kreisel auch zukünftig mit veränderten Verkehrsbelastungen mit einer Verkehrsqualitätsstufe gut (Stufe B) leistungsfähig ist.

#### Anschluss Therwilerstrasse

Der Anschluss der Langmattstrasse an die Therwilerstrasse erfolgt in Form eines Kreisels. Basierend auf der erfolgten Gegenüberstellung der Varianten Kreisel und Kreuzung mit Lichtsignalanlage wurde hauptsächlich auf Grund der Aspekte des Lärmschutzes und der Kosten der Kreisel als Knotengestaltung gewählt. Im Rahmen des Bauprojektes wird die Knotenform (Kreuzung mit LSA oder Kreisel) aber nochmals vertieft überprüft.

## Lärmschutz

Um die Lärmemissionen des Strassenverkehrs so weit zu begrenzen, dass die gesetzlich vorgeschriebenen Planungswerte gemäss Lärmschutz-Verordnung nicht überschritten werden, sind im Abschnitt Talstrasse bis Therwilerstrasse Lärmschutzmassnahmen erforderlich.

Um die erforderlichen Lärmschutzmassnahmen gut in das Umgebungsbild zu integrieren wurde als Massnahme Lärmschutzdämme mit einer Höhe von 3.0 m bis 3.5 m ab OK Strasse gewählt, wobei im Abschnitt Marchbach – Langegasse auch eine Lärmschutzwand denkbar ist. Im Rahmen des Bauprojektes erfolgt die genaue Dimensionierung und Materialisierung der Lärmschutzmassnahmen. Im Weiteren wird der Einbau eines lärmindernden Belags vorgesehen.

## Weitere Massnahmen

Als Ausgleichsmassnahme ist zumindest abschnittsweise die Ausdolung des Schneggenbergbächli zwischen Therwilerstrasse und Marchbach auf der südlichen Seite der Langmattstrasse vorgesehen. Die genaue Lage und Länge dieser Ausdolung wird im Rahmen des Bauprojektes erarbeitet.

### 2.3.5. Termine

- Genehmigung Generelles Projekt durch den Landrat 2018
- Ausgabenbewilligung für Bauprojekt durch Regierungsrat 2018
- Erarbeitung Bauprojekt 2018 / 2019
- Planaufgabe 2020
- Landratsbeschluss Ausgabenbewilligung Realisierung 2021
- Frühester Baubeginn (optimaler Verlauf) 2022
- Frühester Baubeginn mit allfälliger Mitfinanzierung Bund 2024

### 2.3.6. Schnittstellen

Für den Teil West (Verlängerung bis Bielstrasse) wurde ein strategischer Entscheid durch den Kanton während der Projektbearbeitung gefällt. Der genannte Abschnitt soll im Moment nicht weiterverfolgt werden, da das Ergebnis für das Kosten Nutzen Verhältnis schlecht ist. Jegliche Lösungen führen im Teil 2 bzw. West zu massiven Konflikten: Tunnelvarianten führen zu Portalen in einer offenen Landschaft, die stark der Naherholung dient. Oberirdische Linienführungen stehen in massivem Konflikt mit dem Naturschutzgebiet und beeinträchtigen den Naherholungsraum stark. Da gemäss den heutigen Berechnungen das Verkehrsaufkommen relativ gering ist (ca. 4'000 Fz / Werktag (DWV)), ist die Zweckmässigkeit nicht gegeben.

## 2.4. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm / KRIP

### 2.4.1. Einbindung in die Planung

Zusammen mit allen anderen Massnahmen wurde die Verlängerung der Langmattstrasse im Jahr 2015 als Teil der Vorlage ELBA vom Landrat verabschiedet. Gegenstand der Vorlage war ein abgestimmter Stossrichtungsentscheid, die Genehmigung des Planungs- und Projektierungskredits sowie die Eintragung der verschiedenen Massnahmen in den kantonalen Richtplan. Das Volk lehnte diese Vorlage im anschliessenden Referendum ab. Im Anschluss entschied der Regierungsrat, einzelne zielführende und tendenziell unbestrittene Massnahmen, u.a. den Ausbau der Langmattstrasse für den Planungshorizont 2030 in separaten Verfahren weiterzuverfolgen. Im Zusammenhang mit der Vorlage ELBA wurde im Vergleich zum aktuellen Trend für das Gebiet Mühlematt eine stärkere Dynamik und für die Gemeinde Therwil ein grösseres Bevölkerungswachstum angenommen. Der Langmattstrasse kam in diesem Zusammenhang die Funktion als regionale Verknüpfung in Richtung Birseck zu, zugleich sollte sie den Verkehrszuwachs infolge der angenommenen Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung abfedern. Deren Realisierung war dabei erst mittelfristig vorgesehen.

### 2.4.2. Verankerung im kantonalen Richtplan

Gemäss § 14 Abs. 1 des Strassengesetzes werden Generelle Projekte für Kantonsstrassen aufgrund des in der kantonalen Richtplanung festgelegten Strassennetzes ausgearbeitet. Die Langmattstrasse ist in der rechtsgültigen Fassung des kantonalen Richtplans nicht enthalten. Die Anpassung 2017 des kantonalen Richtplans sieht für das Strassennetz neu die Langmattstrasse

zwischen Therwil und Mühlemattstrasse vor. Für die Anpassung 2017 fand vom 14. Dezember 2017 bis am 16. März 2018 die öffentliche Vernehmlassung statt.

Die Langmattstrasse soll neu als Festsetzung im Richtplan festgelegt werden. Hierfür werden das Objektblatt V2.2 Kantonsstrassennetz und die beiden dazugehörigen Richtplankarten angepasst. In der öffentlichen Vernehmlassung wurde noch eine Koordinationsstufe Zwischenergebnis ausgewiesen. Aufgrund der zwischenzeitlich weit fortgeschrittenen Projektbearbeitung (Vorprojekt light) kann nun bereits eine Festsetzung erfolgen. Im Rahmen der Vernehmlassung war die Lage der Langmattstrasse denn auch nicht bestritten, sondern deren Notwendigkeit (vgl. Kapitel 2.8). Diese Anpassungen des Richtplans wurden in die vorliegende LRV übernommen und werden separat (d.h. nicht im Rahmen der Anpassung 2017 des Richtplans) dem Landrat zum Beschluss beantragt. Formell muss der Beschluss über die Anpassung des Richtplans zuerst erfolgen und erst dann kann das Generelle Projekt genehmigt werden.

## **2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum**

Bund:

- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG, SR 741.01)
- Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (USG, 814.01)
- Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41)

Kanton Basel-Landschaft:

- Strassengesetz vom 24. März 1986 (GS 29.252, SGS 430)
- Umweltschutzgesetz vom 27. Februar 1991 (USG BL, GS 30.787, SGS 780)
- Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz vom 27. Oktober 1998 (RBV, GS 33.0340, SGS 400.11)
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Beschluss vom 31. August 2017

Gemäss § 31 Abs. 1 Bst. a. der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft in Verbindung mit § 14 Abs. 6 des Strassengesetzes unterstehen die Beschlüsse des Landrates über Generelle Projekte sowie des Kantonalen Richtplans der fakultativen Volksabstimmung.

## **2.6. Finanzielle Auswirkungen**

### **2.6.1. Investitionskosten**

Die Kostenschätzung des Projektes geht von gesamten Investitionskosten von ca. CHF 13 Mio. inkl. MwSt. (Genauigkeit +/- 30%) aus.

Für die Erarbeitung des Bauprojektes soll, nach der Genehmigung des Generellen Projektes durch den Landrat, beim Regierungsrat eine Ausgabenbewilligung beantragt werden. Nach Vorliegen des rechtskräftigen Projekts (Baubewilligung des Projektes) wird beim Landrat eine Ausgabenbewilligung für die Realisierung beantragt.

Das Vorhaben wird im aktuellen Agglomerationsprogramm Basel in der C-Liste (Realisierung ab 2030) geführt. Im Rahmen des nächsten Agglomerationsprogramms (4. Generation) wird versucht, das Vorhaben in der A-Liste zu platzieren. Die Chancen für eine Mitfinanzierung durch den Bund sind kritisch. Bei einer Mitfinanzierung wäre ein Baustart erst ab 2024 möglich, weil der Bund für Projekte in dieser Generation erst ab 2024 Gelder sprechen wird. Die Mitfinanzierung durch den Bund würde wohl analog wie in den bisherigen Programmen im Bereich von 35 – 40% liegen; der Entscheid des Bundes bzgl. einer Mitfinanzierung wird frühestens 2022 vorliegen.

## **2.7. Finanzrechtliche Prüfung**

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 36 Abs. 1 lit. C des Finanzhaushaltgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

## **2.8. Ergebnis der öffentlichen Vernehmlassung zum KRIP 2017**

Von 14. Dezember 2017 bis 16. März 2018 erfolgte für die Landratsvorlage zur Anpassung 2017 des Kantonalen Richtplans die öffentliche Vernehmlassung.

Redaktioneller Hinweis / Inhaltliche Klarstellung: In der Vernehmlassungsversion wurde im Objektblatt «V2.2, D. Beschlüsse» die Langmattstrasse fälschlicherweise zweimal als örtliche Festlegung genannt: Als Vororientierung und als Zwischenergebnis. In der Landratsvorlage hingegen wurde korrekt auf den beantragten Koordinationsstand als Zwischenergebnis hingewiesen.

Im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung haben sich zwei Gemeinden (Therwil und Oberwil), sechs Interessensgruppen bzw. Verbände und vier politische Parteien konkret zur Langmattstrasse geäußert. Die räumliche Lage der Langmattstrasse zwischen Mühlematt- und Therwilerstrasse wurde nicht in Frage gestellt. Somit ist die Lage für eine Trasseesicherung unbestritten. Hingegen wird der Eintrag im kantonalen Richtplan an sich in Frage gestellt und von verschiedener Seite abgelehnt. Auf die wichtigsten Kritikpunkte und Vorbehalte sei hier eingegangen:

- Nutzen und Notwendigkeit der Langmattstrasse
- Notwendigkeit einer Trasseesicherung / Prüfung von Alternativen
- Auswirkungen auf den räumlich betroffenen Korridor
- Ablehnung von kommunalem Projekt (Verlängerung Langmattstrasse) in der Vergangenheit

Der Nutzen der Langmattstrasse sei nicht gegeben: Als Hauptargumente werden die geringe Entlastungswirkung, die bereits vorhandene Erschliessung des Gewerbegebietes Mühlematt mit der Ringstrasse und die Gefahr von Mehrverkehr oder neuem Transitverkehr durch Oberwil und Therwil hindurch genannt.

*Stellungnahme des Regierungsrats: Der Ausbau der Langmattstrasse zwischen der Mühlematt- und Therwilerstrasse ist eine wichtige Ergänzung des Kantonsstrassennetzes im Leimental und erlaubt die Entlastung von Wohngebieten, der Ortsdurchfahrten und der Tramübergänge. Die Wirkung im Tagesverkehr ist zwar nicht so gross, aber in den Spitzenzeiten kann der Verkehrsfluss deutlich verbessert und die Abhängigkeit vom Trambetrieb deutlich reduziert werden. Mit der Langmattstrasse kann auch die Erhaltung und Weiterentwicklung des Gewerbegebietes Mühlematt als regionalen Standort für Gewerbe und KMU's sichergestellt werden. Mehrverkehr wird durch die Langmattstrasse kaum entstehen, da sie vornehmlich Verkehr verlagert und das Verkehrssystem nicht durch Reisezeitgewinne beschleunigt.*

In der Vernehmlassung wurde von verschiedener Seite die Prüfung von Alternativen (Variante Ringstrasse) gefordert und die Trasseesicherung als nicht notwendig erachtet, da sich die Trasse in Landwirtschaftsgebiet befindet.

In der Zwischenzeit wurden die Alternativen (vgl. Kap. 2.3.1) untersucht und verglichen. Dieser Vergleich der Netzvarianten zeigte, dass eine Lösung Langmattstrasse im Vordergrund steht. Die Trasse muss jetzt freigehalten werden. Der Korridor wird in den nächsten Jahren durch Bauvorhaben (z.B. Gartenbaufirma) und Entwicklungen tangiert. Das Gebiet östlich des Marchbachs ist im Kantonalen Richtplan als Arbeitsgebiet eingetragen ist. Deshalb ist die Festlegung trotzdem nötig. Sie schafft auch die nötige Planungssicherheit.

Von verschiedener Seite wurden die negative Auswirkungen wie der Flächenverbrauch (Landwirtschaftsland), das Tangieren der Talstrasse als attraktiver Naherholungsraum und wichtige Veloachse eingebracht.

*Stellungnahme des Regierungsrats: Die Langmattstrasse bedeutet ein Mehrverbrauch an Flächen. Im Rahmen des Vergleichs der Netzvarianten (vgl. Kap. 2.3.1) wurde dieser Aspekt auch untersucht und bewertet. Aus Sicht des Regierungsrats überwiegen hier aber andere Ziele und der übergeordnete Nutzen des Vorhabens Langmattstrasse. Das Tangieren der Talstrasse als attraktiver Naherholungsraum wurde in der bisherigen Projektentwicklung berücksichtigt und muss*

*auch bei der Weiterentwicklung des Projektes ernst genommen werden. Aus diesem Grund ist die landschaftliche Einbettung der Strasse und Abstimmung auf die heutigen und zukünftigen Nutzungen integraler Bestandteil der Projektentwicklung. Dazu gehört auch die Ausgestaltung der Lärmschutzmassnahmen. Für die Velofahrenden entsteht mit der Fuss-/Velounterführung der Langmattstrasse eine attraktive Lösung als Ersatz und die Querung der Ringstrasse wird durch die verkehrliche Entlastung sogar verbessert.*

Von verschiedenen Stellungnehmenden wird die Ablehnung des Vorhabens Langmattstrasse mit ablehnenden Abstimmungen in der Gemeinde Oberwil zu einer kommunalen Langmattstrasse in der Vergangenheit begründet. Das Vorhaben erhält als Kantonsstrasse eine andere Bedeutung und Funktion und ist durch den Kanton zu entscheiden. Deshalb ist dieser Entscheid nicht mit den bisherigen Entscheiden in der Gemeinde vergleichbar. Des Weiteren ist zu beachten, dass sich der betroffene Raum ohnehin (geplante Gärtnerei) verändern wird und im Kantonalen Richtplan langfristig als mögliches Arbeitsgebiet vorgesehen ist. Die damalige inhaltliche Kritik (vgl. oben, Erläuterung zu negative Auswirkungen) wird aber ernst genommen.

Die Gemeinde Therwil hatte sich positiv und die Gemeinde Oberwil zurückhaltend kritisch geäussert. Massgeblich werden die Stellungnahmen zur Landratsvorlage Genehmigung Generelles Projekt sein (vgl. Kap. 2.9). Die Gemeinde Oberwil hat die Streichung der Weiterführung zur Bielstrasse aus dem Objektblatttext beantragt. Aufgrund der zwischenzeitlichen Abklärungen kann dies im Zusammenhang mit dieser Vorlage erfolgen.

Das Objektblatt wurde aufgrund der Rückmeldungen aus der öffentlichen Vernehmlassung und aktuellen Bearbeitungsstand des Projekts überarbeitet und aktualisiert.

## **2.9. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens der vorliegenden Landratsvorlage**

Von der Gemeinde **Oberwil** ging folgende Stellungnahme zur Vorlage ein:

Grundsätzlich steht der Gemeinderat Oberwil der Realisierung des Projektes kritisch gegenüber. Insbesondere stellen wir das Kosten-/Nutzenverhältnis in Frage. Mit dem Bau der Langmattstrasse wird die Hauptstrasse in Oberwil sowie die Bahnhofstrasse in Therwil nur gering entlastet. Zudem stellt sie einen erheblichen Eingriff in das Landschaftsbild dar, auch wenn Anstrengungen für eine landschaftsverträgliche Gestaltung erkennbar sind. Im Weiteren entsteht für die Gemeinde Oberwil eine Einschränkung der Entwicklungsmöglichkeiten für das Gebiet Wilmatt. In Anbetracht der Kosten von rund 13 Mio. Franken bitten wir Sie, das Vorhaben nochmals kritisch zu hinterfragen und mit anderen möglichen Lösungen zu vergleichen, wie zum Beispiel dem Ausbau der Ringstrasse in Therwil in eine Kantonsstrasse.

Zudem weisen wir Sie darauf hin, dass auf den Parzellen 136 und 3451 die Gartenbaufirma Salathe ihren neuen Werkhof plant und dafür eine freie Fläche von rund 6'000 m<sup>2</sup> ihrer Grundstücke benötigt. Beim aktuellen Projektstand wird ein beachtlicher Teil dieser Fläche für den Neubau der Langmattstrasse beansprucht, was eine Realisierung des Werkhofs verunmöglicht.

### *Bemerkung der BUD:*

*Mit der Firma Salathé Rentzel Gartenkultur AG, welche auf den Parzellen 136 und 3451 einen Werkhof plant, wurden Gespräche geführt. Die in der Vorlage vorliegende Linienführung verunmöglicht den Bau eines Werkhofs auf diesen Parzellen nicht. Es bleibt eine Fläche von > 6'000 m<sup>2</sup> übrig. Zudem wurden auch schon mögliche Erschliessungen des Werkhofs aufgezeigt. Wenn die Planung des Werkhofs vorliegt, wird diese im Rahmen des Bauprojektes koordiniert.*

Von der Gemeinde **Therwil** ging folgende Stellungnahme zur Vorlage ein:

Der Gemeinderat von Therwil begrüsst grundsätzlich den geplanten Bau der Langmattstrasse im Abschnitt Mühlemattstrasse - Therwilerstrasse. Die Verkehrsmodelle zeigen, dass mit dem Bau der Langmattstrasse primär die Ringstrasse in Therwil entlastet wird. Diese Entlastung einer Quartierstrasse ist sehr zu begrüssen. Die Verkehrsmodelle zeigen aber auch, dass ohne flankierende Massnahmen die Dorfkerne von Oberwil und Therwil nur marginale Verkehrsentslastungen erfahren.

Wir stellen fest, dass die Firma ewp in ihren Verkehrsmodellauswertungen für 2030 mit keiner zusätzlichen Verkehrszunahme aufgrund des Baus der Langmattstrasse gerechnet hat. Durch den Bau der Langmattstrasse erhält die Querverbindung jedoch eine Attraktivitätssteigerung insbesondere für den motorisierten Verkehr ins Gewerbegebiet Mühlematt mit seinen Einkaufszentren. Dies wird aus unserer Sicht automatisch zu einer Verkehrszunahme führen.

Mit dem Bau der Langmattstrasse eröffnet sich jedoch die Chance, das anstehende Sanierungsprojekt der Bahnhofstrasse in Therwil mit einer Temporeduktion auf Tempo 30 und Tempo 20 zu verbinden. Die 300 Meter lange Ortsdurchfahrt durch das Zentrum von Therwil könnte teilweise vom Durchgangsverkehr entlastet werden und würde insbesondere ausserhalb der Stosszeiten zu einer verkehrs- und lärmberuhigten Zone mit deutlicher Steigerung der Lebensqualität führen. Dabei ist zu beachten, dass mit geplanten weiteren Taktverdichtungen auf der Tramlinie 10/17 die Problematik der verkehrsstauenden Trambarriere noch zusätzlich verschärft wird. Mit Einführung Tempo 20/30 in der Bahnhofstrasse ist eine bessere Verteilung der Talquerungen auf den Achsen Bahnhofstrasse, Ringstrasse und Langmattstrasse zu erwarten, ohne Mehrverkehr in der Ringstrasse gegenüber heute und ohne Erhöhung der heutigen Stauzeiten in der Bahnhofstrasse!

Mit einer Temporeduktion in der Bahnhofstrasse kann das Zentrum von Therwil zu einem attraktiven Aufenthalts-, Einkaufs- und Begegnungsort aufgewertet werden! Die Realisierung der Langmattstrasse ist deshalb zwingend mit einer Temporeduktion in der Bahnhofstrasse von Therwil zu koppeln.

*Stellungnahme des Regierungsrats: Im Rahmen der verkehrlichen Untersuchungen wurde verschiedene Modellauswertungen und Analysen erstellt, um die möglichen Wirkungen einer Langmattstrasse oder einer Aufklassierung der Ringstrasse abzuschätzen. Zwei wichtige Erkenntnisse dieser Untersuchungen sind: (1) Der Ausbau der Langmattstrasse führt nur in geringem Mass zu einer Reisezeitverkürzung. Aus diesem Grund sind Mehrverkehr oder eine Veränderung des Modal-Splits nicht zu erwarten. Dafür sind die Änderungen am System zu gering. (2) Mit der Realisierung der Langmattstrasse ist das verbleibende Verlagerungspotential des Verkehrs auf der Bahnhofstrasse in Therwil sehr gering. Auch mit drastischen Massnahmen (wie Tempo 20) können kaum zusätzliche Verlagerungen erwirkt werden. Am Rande sei erwähnt, dass es auch langfristig in der Hauptverkehrszeit kaum zu einer Taktverdichtung auf der Tramlinie 10/17 kommen wird. Überlagerungen von drei Linien im 7.5'-Takt lassen sich der Nordwestschweiz nur in der Innenstadt von Basel finden.*

## **2.10. Vorstösse des Landrates**

[Postulat 2013/164](#): Entflechtung ÖV/ MIV im Raum Oberwil-Therwil

Am 16. Mai 2013 reichte Oskar Kämpfer das Postulat [2013/164](#) ein, welches vom Landrat am 30. Oktober 2014 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

*Durch die Verdichtung des Fahrplanes der BLT sind die Bahnübergänge in Therwil und Oberwil relativ lange geschlossen, was einerseits den querenden MIV aber auch die Buslinien der BLT starkbehindert. Es entstehen längere Rückstaus. Davon betroffen ist auch die Einkaufszone an der Bahnhofstrasse in Therwil. Im Bereich der Langmattstrasse besteht bereits eine Unterführung, welche sich ideal als Talquerung zwischen Oberwil und Therwil anbietet.*

*Der Regierungsrat wird beauftragt/gebeten:*

- *Die Langmattstrasse als kantonale Verbindungstrasse zwischen den zwei Talstrassen in den kantonalen Richtplan aufzunehmen.*
- *Unverzüglich die Planung der Strasse an die Hand zu nehmen*
- *Weitere Entflechtungen Tram/ Strasse im Raum Therwil-Binningen zu planen*

Antwort des Regierungsrats: Mit dieser Vorlage wird nicht nur die Aufnahme der Langmattstrasse ins Kantonsstrassennetz resp. in den kantonalen Richtplan beantragt, sondern bereits das Generelle Projekt zur Genehmigung unterbreitet. Die Planung der Strasse wurde somit nach einem zwischenzeitlichen Planungsstopp durch das Referendum zu ELBA wieder an die Hand genommen. Nach einem positiven Beschluss durch den Landrat wird der Regierungsrat die

finanziellen Mittel für die Projektierung des Bauprojekts bewilligen, so dass das Projekt ohne Verzögerungen konkretisiert und rechtskräftig werden kann.

Weitere Entflechtungen von Tram und Strasse im Korridor zwischen Therwil und Binningen wurden geprüft. Aufgrund der Lage der bestehenden Querungen (Siedlungsgebiet, in unmittelbarer Nachbarschaft zum Birsig, kurze Abstände zum nächsten Knoten) ist eine Entflechtung höchsten noch bei der Bottmingerstrasse in Oberwil möglich. Hier könnte die Tram in einer neu zu bauenden Unterführung geführt werden. Da diese Lösung bezüglich Kosten-Nutzen schlecht abschneidet, wurde sie nicht weiterverfolgt. Andere Entflechtungen (Raum Bottmingen – Binningen) bedingen längere Tunnels inkl. Portalbereichen sowie umfassende Anpassungen im dicht bebauten Umfeld, weshalb diese Ansätze nicht zweckmässig sind und bei den direkt Betroffenen auf massiven Widerstand stossen würden.

Das Postulat wird in der Sammelvorlage [2018/284](#) (Aufträge, die nicht innert der gesetzlichen Frist seit der Überweisung erfüllt worden sind) bereits zur Abschreibung beantragt. Deshalb wird das Postulat im Rahmen dieser Vorlage nicht zur Abschreibung beantragt.

[Motion 2016/100](#): Mehr Lebensqualität in Therwil, Langmattstrasse dringend

Am 14. April 2016 reichte Oskar Kämpfer die Motion [2016/100](#) ein, welche vom Landrat am 16. Juni 2016 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

*Durch die Verdichtung des Fahrplanes der BLT sind die Bahnübergänge in Therwil und Oberwil relativ lange geschlossen, was einerseits den querenden MIV aber auch die Buslinien der BLT stark behindert. Es entstehen längere Rückstaus. Davon betroffen ist auch die Einkaufszone an der Bahnhofstrasse in Therwil. Im Bereich der Langmattstrasse besteht bereits eine Unterführung, welche sich ideal als Talquerung zwischen Oberwil und Therwil anbietet. Wie aus der Antwort der [Interpellation 2015/364](#) hervorgeht, ist der Regierungsrat bereit, die Langmattstrasse als Entlastung von Therwil und zur Entflechtung von ÖV und MIV umzusetzen. Doch darf das Problem nicht noch weitere 15 Jahre bestehen bleiben. Die Lebensqualität in Therwil darf nicht noch weiter sinken und der Zugang zu den Geschäften soll wirtschaftsfreundlicher, d.h. wieder zugänglich werden.*

*Der Regierungsrat wird beauftragt, den Bau der Langmattstrasse unverzüglich umzusetzen.*

Zwischenbericht des Regierungsrats: Die Vorstudie und das Vorprojekt „light“ zur Langmattstrasse wurden im Verlauf des Jahres 2017 durch das Tiefbauamt zügig erarbeitet. Im nächsten Schritt soll das Bauprojekt erarbeitet und aufgelegt werden. Hierfür muss der Landrat nun die Langmattstrasse im kantonalen Richtplan verankern und das Generelle Projekt genehmigen. Mit Vorliegen des rechtskräftigen Bauprojekts kann der Landrat die Ausgabenbewilligung über den Bau beschliessen. Das Projekt ist damit auf Kurs und der Regierungsrat setzt den Bau – soweit diese Entscheidungen in seiner Kompetenz liegt – speditiv um. Eine Abschreibung der Motion ist erst mit der Vorlage zur Ausgabenbewilligung für den Bau vorgesehen bzw. möglich.

### **3. Anträge**

#### **3.1. Beschluss**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Die Anpassung 2017 des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus der Anpassung des Objektsblatts V2.2 und den Anpassungen in der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur, wird beschlossen.
2. Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt dem fakultativen Planungsreferendum (§ 31 Abs. 1 lit. a Verfassung des Kantons Basel-Landschaft).
3. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrates in Kraft.

4. Der Beschluss der Anpassung des Kantonalen Richtplans bedarf der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 11 Abs. 1 RPG). Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Genehmigung zu beantragen.
5. Das Generelle Projekt für den Ausbau der Langmattstrasse (Abschnitt Mühlemattstrasse bis Therwilerstrasse) in der Gemeinde Oberwil wird unter gleichzeitiger Erteilung des Enteignungsrechts beschlossen.
6. Ziffer 5 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung in Verbindung mit § 14 Absatz 6 des kantonalen Strassengesetzes der fakultativen Volksabstimmung. Die Ziffer 5 tritt nur in Kraft, wenn der Beschluss des Landrats zu Ziffer 1 rechtskräftig wird.

Liestal, 05. Juni 2018

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Sabine Pegoraro

Der 2. Landschreiber:

Nic Kaufmann

#### **4. Anhang**

- Entwurf Landratsbeschluss
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Anpassung 2017.1, Objektblatt V.2.2
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Anpassung 2017.1, Richtplan-Gesamtkarte und Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur
- Situationsplan
- Querprofile

## Landratsbeschluss

### über Oberwil, Ausbau Langmattstrasse, Abschnitt Therwilerstrasse – Mühlemattstrasse: Genehmigung Generelles Projekt

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Anpassung 2017.1 des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus der Anpassung des Objektsblatts V2.2 und den Anpassungen in der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur, wird beschlossen.
2. Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt dem fakultativen Planungsreferendum (§ 31 Abs. 1 lit. a Verfassung des Kantons Basel-Landschaft).
3. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrates in Kraft.
4. Der Beschluss der Anpassung des Kantonalen Richtplans bedarf der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 11 Abs. 1 RPG). Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Genehmigung zu beantragen.
5. Das Generelle Projekt für den Ausbau der Langmattstrasse (Abschnitt Mühlemattstrasse bis Therwilerstrasse) in der Gemeinde Oberwil wird unter gleichzeitiger Erteilung des Enteignungsrechts beschlossen.
6. Ziffer 5 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung in Verbindung mit § 14 Absatz 6 des kantonalen Strassengesetzes der fakultativen Volksabstimmung. Die Ziffer 5 tritt nur in Kraft, wenn der Beschluss des Landrats zu Ziffer 1 rechtskräftig wird.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrates

Die Präsidentin:

Der 2. Landschreiber: