

Navigieren auf baselland.ch

- [Startseite](#)
- [Navigation](#)
- [Inhalt](#)
- [Kontakt](#)

- [Mobile navigation](#)
- [Service Navigation](#)



Benutzerspezifische Werkzeuge

Servicenavigation

- [Stellen und Personal](#)
- [Medien](#)
- [Kontakt](#)



Logo

Website durchsuchen

- Nur auf Unterseiten

Keine Ergebnisse gefunden

Resultate gefunden, benutze die Pfeiltasten Hoch und Runter um zu navigieren.

Resultat gefunden, benutze die Pfeiltasten Hoch und Runter um zu navigieren.

Globale Reiter

ausgewählt

- [Startseite](#)
- [Themen](#)
 - [Direkt zu Themen](#)
 - [Dossiers](#)
 - [A](#)
 - [B](#)
 - [C D](#)
 - [E](#)
 - [F](#)
 - [G](#)

- [H](#)
- [I J](#)
- [K](#)
- [L](#)
- [M](#)
- [N](#)
- [O](#)
- [P](#)
- [Q R](#)
- [S](#)
- [T](#)
- [U V](#)
- [W](#)
- [X Y Z](#)
- [Politik und Behörden](#)
 - [Direkt zu Politik und Behörden](#)
 - [Landrat / Parlament](#)
 - [Regierungsrat](#)
 - [Gerichte](#)
 - [Besondere Behörden](#)
 - [Direktionen](#)
 - [Gemeinden](#)
 - [Behördenverzeichnis](#)
- [Wirtschaft](#)
 - [Direkt zu Wirtschaft](#)
 - [Standortförderung](#)
 - [Areale](#)
 - [Bewilligungen](#)
 - [Wirtschaftsdaten](#)
 - [Immobilien](#)
 - [Partner](#)
 - [Diverses](#)
- [Online-Schalter](#)
 - [Direkt zu Online-Schalter](#)
 - [A – Z](#)
 - [Für Private](#)
 - [Für Behörden und Gemeinden](#)
 - [Für Unternehmen](#)

Inhalts Navigation

- [Geschäfte des Landrats](#)
 - 2006-293 (1)

Sie sind hier: [Startseite](#) / [Politik und Behörden](#) / [Landrat / Parlament](#) / [Geschäfte](#) / [Geschäfte bis Juni 2015](#) / [Geschäfte des Landrats](#) / 2006-293 (1)

2006-293 (1)

Vorlage an den Landrat

Titel: **Schriftliche Beantwortung der Interpellation Nr. 2006/293 von Landrat Hans-Jürgen Ringgenberg: Verkehrssituation im Leimental**

vom: 30. Januar 2007

Nr.: 2006-293

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Acrobat (PDF): [Vorlage](#)

Am 16. November 2006 reichte Landrat Hans-Jürgen Ringgenberg eine Interpellation betreffend "Verkehrssituation im Leimental" mit folgendem [Wortlaut](#) ein.

Zu den einzelnen Fragen

1. Ist der Regierungsrat sich über die heutige Verkehrssituation in den genannten Gemeinden bewusst und wie schätzt er diese ein?

Werden die Verkehrsbelastungen im Leimental über die letzten 25 Jahren betrachtet, fallen folgende drei Entwicklungen auf:

- Im Vorderen Leimental (insbesondere Binningen und Oberwil) sind die Verkehrsbelastungen seit Mitte der 1980er Jahre praktisch konstant und teilweise sogar rückläufig.
- Im Hinteren Leimental sind die Belastungen steigend. In den letzten Jahren hingegen steigen die Belastungen deutlich langsamer.
- Das stärkste Wachstum der Verkehrsbelastung in den letzten 20 Jahren ist auf den Tangentialachsen (Querverbindungen) zu beobachten.

Die Belastungen auf den Einfallsachsen nach Basel betragen 2005 zwischen 7'300 Mfz/d (Ettingen-Therwil) und 19'400 Mfz/d (Hauptstrasse in Oberwil). Im Durchschnitt liegen die Belastungen auf den Einfallsachsen zwischen Therwil und Basel bei rund 14'000 Mfz/d. Auf den drei Tangentialverbindungen ins Birseck lagen die Werte 2005 bei 9'100 Mfz/d (Ettingen-Aesch), 14'800 Mfz/d (Therwil-Reinach) und 18'200 Mfz/d (Bottmingen-Münchenstein). Der Vergleich mit anderen Ortsdurchfahrten in der Agglomeration des Kantons zeigt, dass diese Werte nicht ungewöhnlich sind (z.B. Hauptstrasse in Aesch mit 12'700 Mfz/d oder Prattelerstrasse in Muttenz mit 16'900 Mfz/d). Es gilt aber zu beachten, dass zwei parallele Kantonsstrassen Therwil und Basel verbinden und diese mehrheitlich durch besiedelte Gebiete führen. Die Verkehrsprognosen zeigen für das Leimental ein moderates Wachstum der Verkehrsbelastungen, welches voraussichtlich auf den Tangentialen am stärksten ausfallen wird. Fazit: Einige Ortsdurchfahrten im Leimental sind stark belastet. Bei einer zukünftigen Zunahme der Belastung sind Massnahmen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten angezeigt.

Die öffentliche Diskussion zur Südumfahrung Basel in den letzten drei Jahren hat gezeigt, dass die Wahrnehmung der Verkehrssituation resp. -probleme im Raum Birseck, Leimental und Allschwil je nach Betroffenheit sehr unterschiedlich ist. Bevor nun die Diskussion über allfällige Lösungen der Verkehrsprobleme weitergeführt wird, ist eine Einigkeit in Bezug auf die Wahrnehmung der Probleme zu erreichen. Das Tiefbauamt beabsichtigt aus diesem Grund mit den betroffenen Gemeinden eine gemeinsame Situationsanalyse zu erarbeiten. Im Zusammenhang mit der Landratsvorlage zur 'Volksinitiative - Keine Autobahn im Leimental', welche im Januar 2007 überwiesen werden soll, wird dieses Vorgehen ebenfalls vorgeschlagen.

2. Nimmt die kantonale Planung auf diese Situation genügend Rücksicht?

Mit der Planung der Südumfahrung Basel, diversen geplanten Massnahmen im öffentlichen Verkehr, Umgestaltungen der Strassenräume innerorts oder auch dem Ausbau der regionalen Radrouten nimmt die kantonale Planung gebührend Rücksicht auf die Verkehrssituation im Leimental und bietet Lösungen an.

Es gilt gleichzeitig zu bedenken, dass der Handlungsspielraum des Kantons Basel-Landschaft gerade in Bezug auf das Leimental eingeschränkt ist. Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im hinteren Leimental (Kanton Solothurn und Frankreich) kann er kaum beeinflussen. Des Weiteren ist die Siedlungsentwicklung - eine treibende Kraft hinter der Verkehrsentwicklung - grundsätzlich in der Hoheit der Gemeinden. D.h. es liegt an den Gemeinden die auto-orientierte Siedlungsentwicklung in die Fläche einzudämmen bzw. eine verdichtete Bauweise an zentralen Lagen bei ÖV-Stationen politisch-planerisch in die Wege zu leiten. Grundsätzlich gilt es aber zu bedenken, dass das Vordere Leimental in den letzten Jahre deutlich städtische Züge angenommen hat, weniger von der visuellen Erscheinung her als vielmehr von der funktionalen Verflechtung mit der Stadt Basel und dem arbeitsplatzintensiven Birseck. Ausserdem wohnt in den beiden Baselbieter Teilräumen Leimental und Birseck inkl. Allschwil und Schönenbuch eine Einwohnerschaft von rund 120'000. Im Birseck ist heute bereits der Begriff "Birsstadt" gängig. Von dieser Seite her betrachtet geht der Regierungsrat davon aus, dass der Anspruch, ländlich und ruhig im Grünen zu wohnen und gleichzeitig die städtischen Annehmlichkeiten unter einen Hut bringen zu wollen, kaum mehr befriedigt werden kann.

Aus diesem Grund kann das Verkehrsproblem nicht nur mit Verkehrsinfrastrukturen gelöst werden. Flankierende Massnahmen im Bereich der Siedlungsentwicklung und -gestaltung sind mindestens gleich wichtig. Und hier sind, wie oben erwähnt, die Gemeinden ganz stark gefordert.

3. Gibt es zur Entlastung der Ortskerne kurzfristige Optionen, und wenn ja, welche?

Mit Verbesserungen der Strassenraumgestaltung oder der Verkehrssicherheit an Knoten werden die Ortsdurchfahrten im Leimental laufend verbessert. Als Beispiele sind der Kreislauf an der Löwenkreuzung in Therwil oder die Umgestaltung der Hauptstrasse in Binningen zu nennen. Diese Massnahmen werden unabhängig vom Projekt Südumfahrung Basel umgesetzt. Diese Projekte zielen jeweils auch auf eine Verbesserung der Situation des Langsamverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. In naher Zukunft wird der Knoten Kronenplatz in Binningen im oben genannten Sinne umgestaltet.

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs sind zwei Planungen erwähnenswert. Innerhalb des nächsten Generellen Leistungsauftrags 2010-2013 ist die Taktverdichtung der Linie 10 von einem zehn auf

einen siebeneinhalb Minuten-Takt geplant. Des Weiteren wird zur Zeit ein Konzept erarbeitet, welches Varianten für die Beschleunigung der Tramverbindung Leimental - Bahnhof Basel SBB untersucht. Im 1. Semester 2007 sollten die entsprechenden Resultate vorliegen. Eine Realisierung ist mittelfristig vorgesehen.

Für eine Entlastung der Ortskerne vom Strassenverkehr wären grundsätzlich Ortsumfahrungen eine gute Lösung. Der Ortskern von Reinach konnte so Anfang der 1980er Jahre mit der Eröffnung der H18 entlastet werden. Der Entlastungseffekt wird aber dadurch gemindert, dass die frei werdenden Kapazitäten zu einem gewissen Mass von Lokalverkehr neu benutzt werden. Aus diesem Grund wird mit flankierenden Massnahmen dafür gesorgt, dass die entlasteten Strassen nicht durch neuen Verkehr zusätzlich belastet werden. Einzelne Ortsumfahrungen lösen die Probleme nur punktuell und nicht flächendeckend. Wird eine Ortschaft mit einer Umfahrung entlastet, sieht sich für gewöhnlich die nächste Gemeinde mit zusätzlichem Verkehr belastet. Erst eine vollständige Umfahrung wie die Südumfahrung Basel bringt eine Verbesserung für das gesamte betroffene Gebiet. Da die Projektierung und Realisierung von neuen Strassen ein langer Prozess ist, ist diese Handlungsoption nur beschränkt kurzfristig. Es gilt jedoch zu bedenken, dass eine Südumfahrung Basel in Etappen realisiert würde. Aus diesem Grund wären Entlastungswirkungen zumindest mittelfristig zu erreichen.

Ein nicht unerheblicher Anteil des Verkehrs in den Ortskernen hat Herkunft und/oder Ziel in derselben Gemeinde. Dieser Anteil des Strassenverkehrs lässt sich kaum auf eine Umfahrung verlagern. Der Lokalverkehr - mit Herkunft und Ziel in derselben Gemeinde - lässt sich zumindest prinzipiell vom motorisierten Individualverkehr auf den Langsamverkehr bzw. zum Teil auf den öffentlichen Verkehr verlagern. Der Handlungsspielraum für den Kanton ist hierbei jedoch beschränkt. Hauptakteure sind auch hier die Gemeinden. Sie können beispielsweise mit der Einführung von Tempo 30-Zonen, einem guten Langsamverkehrsnetz, einer Siedlungsentwicklung nach Innen oder flächendeckender Parkplatzbewirtschaftung den lokalen Langsamverkehr stärken. Der Kanton ist jeweils bemüht, entsprechende Initiativen in dem ihm zur Verfügung stehenden Handlungsspielraum zu unterstützen.

4. Bestehen Planungsideen als Alternative zur Südumfahrung?

In Bezug auf eine Umfahrungslösung werden gegenwärtig Alternativen zur Südumfahrung Basel nicht systematisch untersucht. Die aktuell diskutierte Linienführung ist als Bestvariante aus einem vertieften Variantenstudium hervorgegangen. Wenn eine Umfahrungslösung angestrebt werden soll, ist man mit der vorliegenden Variante am besten bedient.

Eine wirkliche Alternative im öffentlichen Verkehr zur Südumfahrung Basel in der ähnlichen Grössenordnung gibt es kaum. Eine Kosten-Nutzen-Analyse ergab, dass eine visionäre ÖV-Variante die Erwartungen nicht erfüllen kann. Die so genannte Vision "Fernbahn", eine unterirdische Bahnlinie Basel-Laufen durch das Leimental, bringt zwar verkehrlichen Nutzen sowie Fahrzeiterparnis für den Fernverkehr Basel-Laufen-Westschweiz (ca. 10 Min.) jedoch Kosten in der Höhe von rund 1.8 Milliarden Franken. Aus diesem Grund wurde die Idee verworfen.

Fazit

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass die Ortsdurchfahrten im Leimental stark durch Strassenverkehr belastet sind. Die Belastungen liegen jedoch in der Grössenordnung wie sie in der Agglomeration im ganzen Kanton Basel-Landschaft anzutreffen sind. Aufgrund der unterschiedlichen Problemwahrnehmung im Leimental selbst ist vorgesehen, dass das Tiefbauamt mit den betroffenen Gemeinden eine gemeinsame Situationsanalyse erarbeitet. Mit der Planung der Südumfahrung Basel, Massnahmen im öffentlichen Verkehr, Umgestaltungen der Strassenräume innerorts oder auch dem Ausbau der regionalen Radrouten nimmt die kantonale Planung gebührend Rücksicht auf die Verkehrssituation im Leimental und bietet Lösungen an. Kurzfristige Optionen zur Entlastung der Ortskerne sind Verbesserungen der Strassen-raumgestaltung und der Verkehrssicherheit sowie die Verbesserungen des Angebots des öffentlichen Verkehrs. Der nicht unerhebliche Anteil des Verkehrs der Ortsdurchfahrten, welcher Herkunft und Ziel in derselben Ortschaft hat, könnte prinzipiell auf den Langsamverkehr verlagert werden. Der Handlungsspielraum des Kantons ist hierbei beschränkt - Hauptakteure sind die Gemeinden. Einzelne Etappen einer Südumfahrung Basel, welche eine massgebliche Entlastung der Ortsdurchfahrten bringen, könnten mittelfristig realisiert werden. Die vorgeschlagene Linienführung stellt die Bestvariante dar. Alternativen ähnlicher Grössenordnung für den öffentlichen Verkehr gibt es kaum: Eine Vision "Fernbahn" musste verworfen werden, da diese nicht zweckmässig ist.

Liestal, 30. Januar 2007

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident: Wüthrich-Pelloli
der Landschreiber: Mundschin

[Back to Top](#)

Weitere Informationen.

Fusszeile

[Kanton BL](#)
[Amtsblatt](#)
[Gesetzessammlung](#)

[Geoportal](#)
[Baselland Tourismus](#)
[Gemeinden](#)

[Behördenverzeichnis](#)
[Öffentlichkeitsprinzip](#)
[Impressum](#) / [Disclaimer](#)

Kanton Basel-Landschaft
Telefonzentrale +41 61 552 51 11
[Kontaktadressen](#)

- [Übersicht](#)