

Liestal, 17. September 2019/BUD

## Stellungnahme

---

Vorstoss	Nr. <b>2019/463</b>
<b>Postulat</b>	von Hans-Jürgen Ringgenberg
Titel:	<b>„Die Barriere muss weg“ Planung und Projektierung einer Tramunterführung an der Bahnhofstrasse in Therwil</b>
Antrag	Vorstoss ablehnen

### 1. Begründung

Mit der Einführung des 7,5'-Takts auf den Tramlinien 10 und 17 vor rund zehn Jahren hat sich die Situation beim Bahnübergang an der Bahnhofstrasse in Therwil für den Verkehr auf dieser Kantonsstrasse verschärft. Das betrifft vornehmlich die Spitzenstunden. In den Jahren nach der Einführung wurden in Therwil – insbesondere in der Reinacherstrasse und bei der Steuerung der Verkehrsanlagen – diverse Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses umgesetzt, welche gerade den Buslinien 62 und 64 zu höherer Fahrplanstabilität verhelfen. Dem Landrat wurde u. a. in der Interpellationsantwort 2015/364 vom 26. Januar 2016 dazu berichtet. Damit sind die Möglichkeiten der lokalen Optimierung des heutigen Systems an der Bahnhofstrasse / Reinacherstrasse östlich des Bahnübergangs ausgereizt. Auf der Westseite sind noch diverse Verbesserungen im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Bahnhofstrasse geplant, wobei eine gesamtverkehrliche (alle Verkehrsmittel) Betrachtung erfolgt und vor allem auch die Attraktivität und Sicherheit des Strassenraums verbessert werden soll. Hierzu wird ein separates Projekt erarbeitet und aufgrund des Zustands der Strasse ist eine Instandsetzung sowieso überfällig.

Die Gemeinden des Leimentals haben im August 2018 ein Raumkonzept Leimental fertiggestellt. Darin wird die beabsichtigte Siedlungsentwicklung bis 2035, und hierfür notwendige Handlungsschwerpunkte für die Bereiche Verkehr, Siedlung und Landschaft, definiert. Das Gesamtkonzept zeigt klar, dass die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung im Leimental, im Talboden von Therwil bis Basel (zwischen den beiden Kantonsstrassen), in Allschwil, entlang der Achsen Basler- und Binnerstrasse, sowie im Bachgrabengebiet zu liegen kommen. Im Leimental liegen diese Gebiete so, dass eine gute Anbindung an die Tramlinien 10/17 vorhanden ist, und die Entwicklung möglichst ohne zusätzlichen MIV bewältigt werden kann. Langfristig gesehen ist der Bedarf an einem Kapazitätsausbau auf der Bahnhofstrasse in Therwil daher nur bedingt gegeben. Im Raumkonzept wird als Massnahme keine Entflechtung MIV-ÖV vorgeschlagen, sondern als möglicher Lösungsansatz eine Verkehrssteuerung im Vorderen Leimental erwähnt. Es ist – auch aus Sicht Kanton – beabsichtigt, diesen Ansatz zu prüfen.

Technisch wäre eine Unterführung der Tramlinie 10/17 unter der Bahnhofstrasse durchaus machbar. Ob sich parallel dazu eine Velounterführung so leicht umsetzen lässt, darf bezweifelt werden. Die Raumverhältnisse lassen einen zusätzlichen Streifen von ca. 5 – 6 m Breite (Velofahrbahn von 4 m plus Berme / Konstruktion) kaum zu. Kritisch bei einer Unterführung sind insbesondere der städtebauliche Eingriff mit den jeweils rund 180 m langen Rampen und die Tieflage der Tramhaltestelle Therwil Zentrum. Der Fussverkehr in einem Dorfzentrum ist zwingend auf dem Erdgeschossniveau zu führen. Das ist für ein lebendiges Zentrum und eine hohe Attraktivität für den Fussverkehr zentral. Bei den Kosten für eine Tramunterführung (inkl. Tieflage Tramhaltestelle) kämen in einer Grössenordnung von 50 – 100 Mio. Franken zu liegen. Im Rahmen des Doppelspurausbaus Spiesshöfli wurde in einer frühen Planungsphase auch eine Tieferlegung des Trams

geprüft und dies jedoch klar verworfen, wobei es sich dort nicht einmal um ein Zentrumsbereich des Siedlungskörpers handelt. Aus fachlicher Sicht ist von einer Tiefverlegung der Tramlinie klar abzuraten.

Schliesslich ist auch die Planung der Tramlinie Therwil – Dornach zu beachten. Hier wird in den nächsten Wochen die technische Machbarkeitsstudie gestartet. Mit dieser Tramlinie würde ab Therwil Zentrum eine neue Linie via Reinacherstrasse nach Reinach / Dornach geführt. Die genaue Lage dafür ist jedoch noch nicht definiert. Mit einer Tramunterführung der Bahnhofstrasse ist eine Tramlinie Therwil – Dornach kaum kompatibel und würde zu einer längeren Tramstrecke, mit grösseren Kosten, mehr Betroffenen und/oder einer tieferen Absenkung der Unterführung, führen. Letzteres ist aufgrund einer allfälligen Unterquerung des Marchbachs ca. 40 m westlich der heutigen Tramlinie zu erwarten. Eine allfällige Unterführung bzw. Tieferlegung wäre somit zwingend mit einem Tram Therwil - Dornach zu koordinieren und kann auch erst zusammen mit diesem Tramvorhaben sinnvoll geprüft werden.

Fazit:

Der Regierungsrat beantragt Ablehnung, weil bereits heute diverse Argumente gegen eine Tramunterführung im Zentrum von Therwil sprechen:

- das Kosten/Nutzen-Verhältnis ist heute nicht gegeben und der Bedarf bzw. Nutzen wird in Zukunft (vgl. Raumkonzept) kaum zu nehmen.
- die Tieferlegung hat städtebaulich, und für die Attraktivität des Zentrums von Therwil, starke negative Auswirkungen.
- die Tieferlegung ist kaum mit einem Tram Therwil – Dornach kompatibel. Eine allfällige Prüfung der Tieferlegung ist erst mit der Planung dieser Tramlinie sinnvoll.