

## Vorlage an den Landrat

### Bericht zum Postulat 2014/364 von Rolf Richterich: «Prüfung einer Kernumfahrung von Laufen»

2014/364

vom 17. November 2020

#### 1. Text des Postulats

Am 30. Oktober 2014 reichte Rolf Richterich das Postulat 2014/364 «Prüfung einer Kernumfahrung von Laufen» ein, welches vom Landrat am 16. April 2015 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

##### *Umfahrung Laufen-Zwingen*

*Mit der Umfahrung Laufen-Zwingen soll das Siedlungsgebiet von Laufen und Zwingen vom Durchgangsverkehr entlastet und die Verkehrsachse Delémont - Basel sicherer und leistungsfähiger werden. Um dies zu erreichen, hat die Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft zusammen mit den Gemeinden im Laufental ein Projekt erarbeitet.*

##### *Ablehnung Netzbeschluss*

*Mit der Ablehnung der Preiserhöhung für die Autobahnvignette vor einem Jahr wurde auch der Autobahn-Netzbeschluss abgelehnt. Damit verbleibt die H18 weiterhin beim Kanton. Die Finanzierung des Umfahrungsprojekts bleibt ungewiss. Eine mittelfristige Realisierung erscheint unrealistisch, nicht zuletzt auch aufgrund der immer höher veranschlagten Kosten.*

##### *Leidensdruck steigt*

*Ungeachtet dessen steigt der Verkehrsdruck in der Gemeinde Laufen. Ende 2016 werden zudem die letzten Teile der Transjurane eröffnet, sodass eine direkte Autobahnverbindung von Delsberg nach Biel bestehen wird. Dies wird zur Folge haben, dass der Verkehrsengpass in Laufen nochmals zunehmen wird.*

##### *Verkehrsprojekte in Laufen*

*Aktuell werden in Laufen zwei Projektierungen für die Birsbrücke und den Busbahnhof erarbeitet. Eine Kernumfahrung hat einen starken Zusammenhang mit diesen Projekten.*

*Die Regierung des Kantons Basel-Landschaft wird aufgefordert, eine Etappierung des Umfahrungsprojektes Laufen-Zwingen zu prüfen, um mittelfristig in einer ersten Etappe die Kernumfahrung Laufen realisieren zu können.*

## 2. Stellungnahme des Regierungsrats

### 2.1. Ausgangslage

Per Anfang 2020 ist die H18 / A18 in die Zuständigkeit und Hoheit des Bundes übergegangen und somit ist für Fragen der Weiterentwicklung der H18 durchs Laufental im Grundsatz das Bundesamt für Strasse (ASTRA) zuständig. Bei der Umfahrung von Laufen und Zwingen liegen die Zuständigkeit und die Finanzierung damit nicht mehr beim Kanton. Bezüglich einer Zentrumsentlastung von Laufen ist die Ausgangslage aufgrund der Interessenslage nicht so eindeutig, worauf später noch eingegangen wird. Nachfolgend wird anstelle der Bezeichnung „Kernumfahrung“ der Begriff „Zentrumsentlastung“ benutzt, weil dieser den Hauptzweck dieser neuen Strasse besser umfasst: Es geht vornehmlich um eine Entlastung des Zentrums Laufen und nur bedingt um die Erhöhung der Kapazitäten des regionalen Strassennetzes.

Die verkehrliche Situation hat sich auf den Strassen in Laufen in den vergangenen Jahren nur wenig verändert: Bei den permanenten Zählungen auf der Kantonsstrasse zwischen Laufen und Zwingen hat der Verkehr in den letzten zwanzig Jahren leicht zugenommen. Auffällig ist der etwas stärkere Zuwachs zwischen 2010 und 2015, welcher wohl vom Kreiselausbau in Zwingen herrührt. Bei den anderen Zählstellen um Laufen (Röschenzstrasse, Delsbergerstrasse und Breitenbachstrasse; Zählungen alle fünf Jahre) sind die Zählwerte seit 2000 stabil.

Die durchgehende Eröffnung der Transjurane Ende 2016 hat nicht zu grossen Zunahmen auf dem Strassennetz von Laufen geführt. Das war auch so zu erwarten: Die verkehrliche Nachfrage zwischen der Nordwestschweiz und der Westschweiz via Laufental sind gering. Es gibt alternative Routen über die A2/A5. Schliesslich sind die Verkehrsströme im Laufental stark in Richtung Agglomeration Basel ausgerichtet. An der Kantonsgrenze zu Jura werden auf der H18 im Durchschnitt 4'700 Fahrzeuge gezählt. Eine Zunahme ist hier bisher nicht zu verzeichnen.

Für die Zukunft zeichnet sich im Moment keine Veränderung dieser Situation ab. Mit einer Beseitigung des Engpasses Angenstein würde die Gesamtkapazität eingangs Laufental erhöht und wohl auch in Laufen leicht zu spüren sein. Neue Probleme oder eine grundlegend neue Situation würden damit jedoch nicht entstehen. Unter der aktuellen Auslastungssituation auf der bestehenden H18 leidet der Wirtschaftsstandort Laufental nur bedingt: Für Pendler ist das Laufental gut erreichbar, da die kritischen Abschnitte sich jeweils in Gegenlastrichtung befinden.

Der höchste Handlungsdruck besteht im Regionalzentrum Laufen: Hier verläuft die H18 durch diverse Zentrumszonen mit räumlich engen Verhältnissen, u.a. durch die Vorstadt. Neben dem reinen Verkehrsaufkommen ist der hohe Anteil an Schwerverkehr auf diesem Abschnitt der H18 kritisch: Der Anteil beläuft sich auf bis zu 10% des Gesamtverkehrs oder bis zu 1'000 Fahrzeugen am Tag. Ähnliche Belastungen sind von keiner anderen Ortsdurchfahrt im Kanton Basel-Landschaft bekannt. Der Problemdruck ist daher in Laufen besonders hoch.

Auf der anderen Seite ist das Zentrum von Laufen im Raum Altstadt / Bahnhof ein wichtiger Entwicklungsraum im Laufental: Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr ist nirgends im Laufental so gut wie beim Bahnhof Laufen (ÖV-Gütekategorie B). Mit der Einführung des Halbstundentakts im Fernverkehr per Ende 2025 wird die ÖV-Erreichbarkeit zusätzlich verbessert. Im Umfeld der Altstadt und des Bahnhofs Laufen bestehen diverse Areale mit Entwicklungspotential. Das vielfältige Angebot im Detailhandel, Gastronomie und Kultur macht die Stadt Laufen zum wichtigsten Regionalzentrum im basellandschaftlichen Laufental. Deshalb ist im Zentrum von Laufen die Verbesserung der verkehrlichen Situation prioritär und zeitnah anzugehen.

### 2.2. Die Umfahrung von Laufen und Zwingen und die Zentrumsentlastung Laufen

Die Umfahrung von Laufen und Zwingen ist eine grossräumige Umfahrung der Talgemeinden des Laufentals. Die Gesamtkosten werden auf CHF 930 Mio. (+/-30 %, Preisbasis 2016) geschätzt. Sie ist als Hochleistungsstrasse mit niveaufreien Anschlüssen konzipiert und soll im Endzustand über drei Anschlüsse verfügen. Sie kann in drei Etappen realisiert werden und würde sinnvollerweise

von Norden her etappiert. In Kombination mit einem Muggenbergtunnel wäre nach einer Realisierung der Umfahrung von Laufen und Zwingen die H18 / A18 von der Verzweigung Hagnau bis südlich von Laufen durchgängig als Hochleistungsstrasse ausgebaut. Das nachgelagerte Netz würde entsprechend entlastet und funktional zurückgestuft.

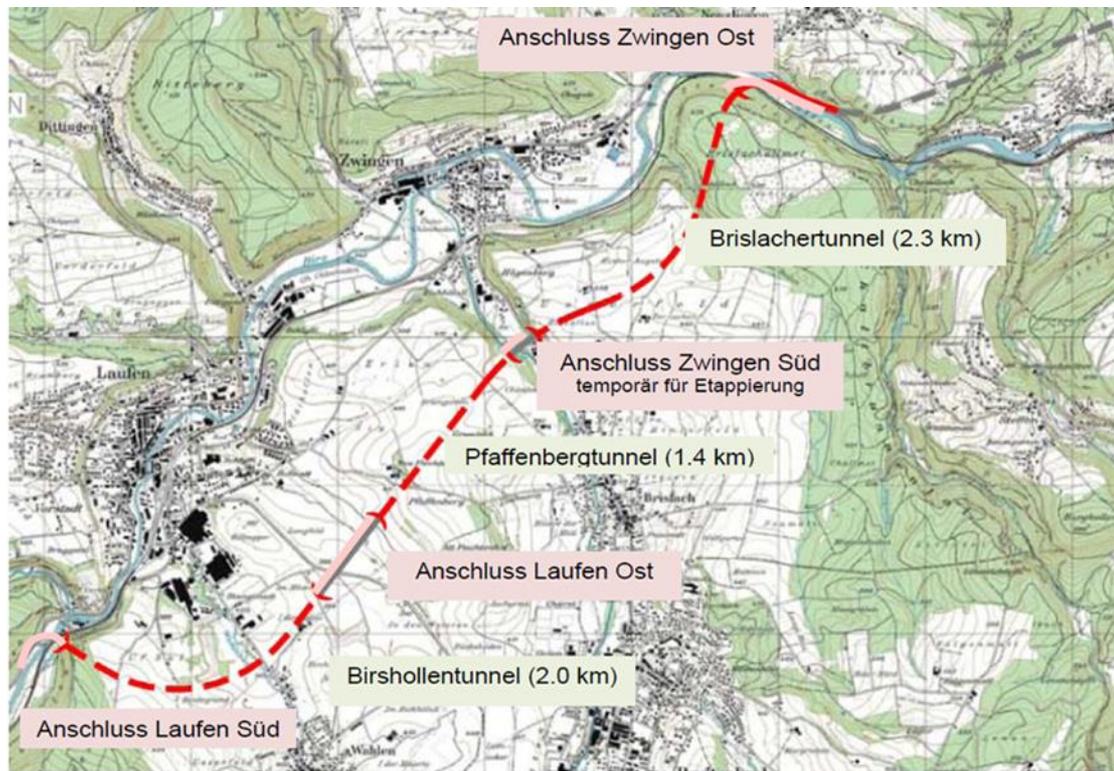


Abbildung 1: Linienführung der Umfahrung von Laufen und Zwingen

Die Zentrumsentlastung Laufen (ehemals Kernumfahrung von Laufen) hingegen ist eine Verlegung der Hauptverkehrsstrasse H18 durch Laufen. Die Zentrumsgebiete von Laufen sollen umfahren bzw. unterfahren und somit entlastet werden. Sie bedingt an zwei Stellen Neubauten:

1. Spange Nau: Diese verbindet die Naustrasse mit der SBB-Unterführung südlich des Bahnhofs in Laufen. Sie kann entweder östlich oder westlich der Unterführung anschliessen.
2. Neue Birsbrücke Bündten: Diese verbindet die Bahnhofstrasse über die Birs mit der Delsbergerstrasse. Sie ist sowohl mit einer Kernumfahrung als auch mit einer Umfahrung von Laufen und Zwingen kompatibel und bringt bereits vorgängig eine substantielle Entlastungswirkung auf der Bahnhofstrasse (v.a. auf dem kommunalen Abschnitt). Aus diesem Grund kann die neue Birsbrücke unabhängig von übergeordneten Netzentscheiden vorangetrieben werden.

Die Kosten für eine Zentrumsentlastung bewegen sich in einer Grössenordnung von maximal ca. CHF 100 Mio. Es ist davon auszugehen, dass die Zentrumsentlastung durch den Kanton Basel-Landschaft finanziert wird, es wird aber eine Mitfinanzierung durch den Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme von ca. 35 % angestrebt.

Aus heutiger Sicht wird angestrebt, dass nach Erstellung der Zentrumsentlastung die H18 von der heutigen Führung auf die neue Achse Birsbrücke Nau – Tunnel Spange Nau – neue Birsbrücke Bündten umgelegt wird und das ASTRA damit diesen Strassenabschnitt übernimmt. Informell ist das ASTRA über diese Pläne informiert. Verbindlich besprochen wurde das Thema mit dem ASTRA aber noch nicht. Dies wird vor dem Start der nächsten Projektphase, dem Vorprojekt, erfolgen.

Bei aktuellen Planungen und Projektierungen in Laufen wird durchwegs darauf geachtet, dass diese mit einer Zentrumsentlastung kompatibel sind. Dies gilt auch für Anpassungen im Zusammenhang mit dem Projekt Hochwasserschutz Laufen. Das im Postulat genannte Projekt Bushof Laufen inkl. angepasster Betrieb- und Gestaltung der Bahnhofstrasse ging im Sommer 2016 in Betrieb. Mit der Inbetriebnahme einer Zentrumsentlastung Laufen würden nur noch wenige tausend Fahrzeuge auf der Bahnhofstrasse verkehren und diese damit stark entlastet. Die genaue Entlastungswirkung hängt massgeblich von den getroffenen flankierenden Massnahmen ab, welche gegenwärtig noch nicht im Detail definiert sind. In der nächsten Bearbeitungsphase Vorprojekt sind die flankierenden Massnahmen und die Gestaltung der entlasteten Strassenabschnitte genauer zu untersuchen und zu definieren. Die nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick zum Gesamtkonzept der Zentrumsentlastung Laufen. Der Neubau der Brücke Nau wird im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz Projekt in Laufen notwendig und wird so ausgelegt, dass diese auch im Zustand mit einer Zentrumsentlastung funktioniert.

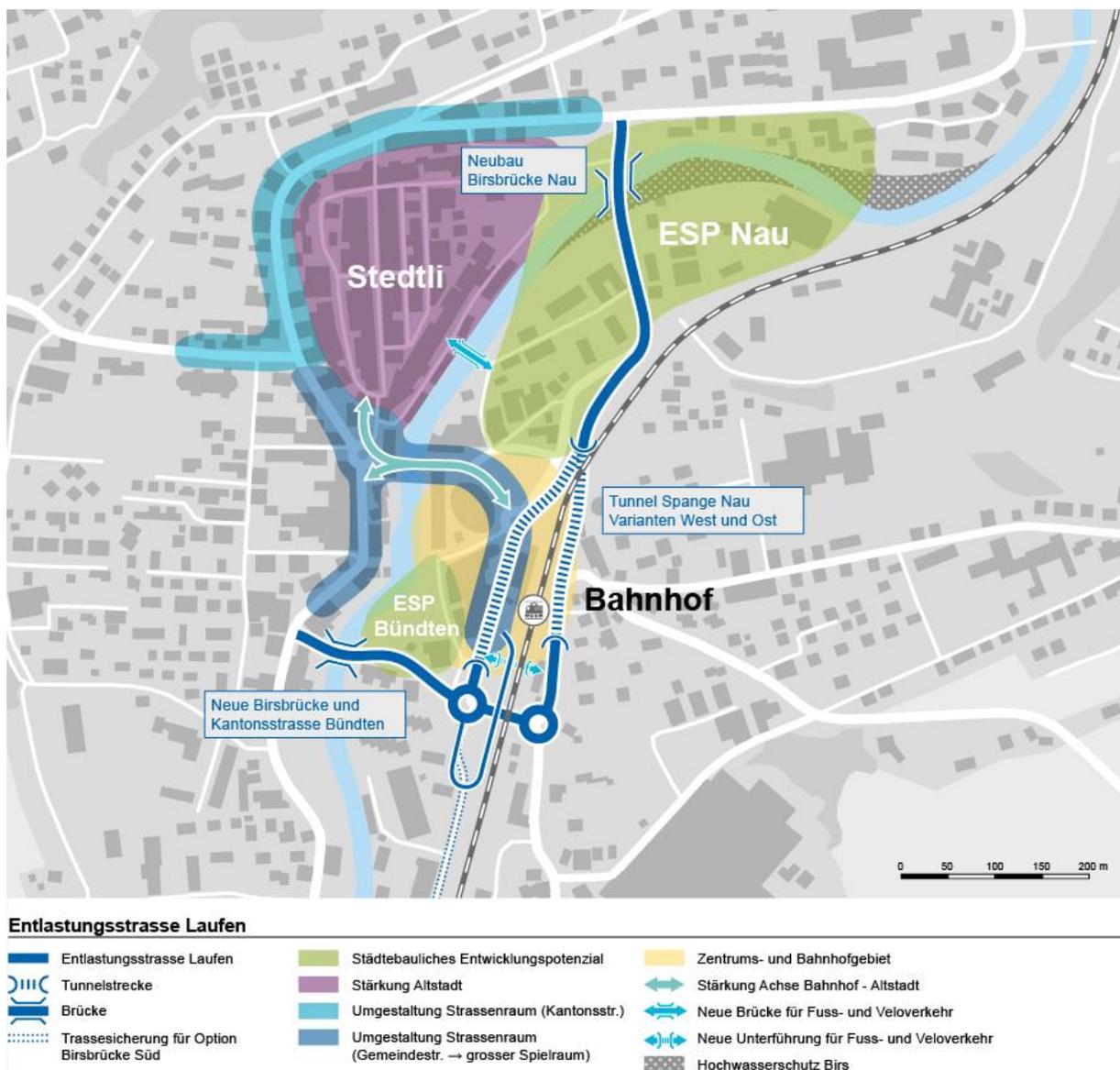


Abbildung 2: Übersichtsplan der Massnahmen und Potentiale einer Zentrumsentlastung Laufen

Im Jahr 2017 wurden in Zusammenarbeit mit der Stadt Laufen verschiedene Varianten einer Zentrumsentlastung überprüft. Das Gesamtkonzept wurde im Rahmen dieser Arbeiten bestätigt. In diesem Zusammenhang wurde eine alternative Lage der Birsbrücke Bündten weiter südlich unter-

sucht. Es zeigt sich, dass diese südliche Lage in Konkurrenz zu einer 3. Etappe (Abschnitt zwischen Anschluss Laufen Ost und Laufen Süd) der Umfahrung von Laufen und Zwingen steht. Aus diesem Grund wurde dieser Lösungsansatz für eine Zentrumsentlastung von Laufen verworfen und wäre nur dann eine (langfristige) Option, wenn die 3. Etappe der (grossen) Umfahrung von Laufen und Zwingen definitiv nicht gebaut würde bzw. auch langfristig nie gebaut wird.

### **2.3. Ergebnis der erfolgten Prüfung**

Bei der Zentrumsentlastung Laufen von einer ersten Etappe der Umfahrung von Laufen und Zwingen zu sprechen wäre nicht korrekt. Durch den mittelfristigen Realisierungshorizont der Zentrumsentlastung Laufen sowie deren deutlich geringere Kosten (Faktor zehn) ist die Notwendigkeit dieser Einordnung als erste Etappe gar nicht notwendig: Eine Zentrumsentlastung Laufen kann unabhängig von einer späteren Umfahrung von Laufen und Zwingen realisiert werden. Deren Aufwärtskompatibilität kann und soll sichergestellt bleiben. Die Zentrumsentlastung Laufen kann – wie obenstehend dargelegt - einerseits die dringlichsten Probleme lösen und andererseits steht sie nicht in Konkurrenz oder Widerspruch mit einer grossen Umfahrung. Mit der Zentrumsentlastung Laufen kann ein mittelfristig-zweckmässiger Zustand des Strassennetzes im Laufental erreicht werden. Der Regierungsrat beabsichtigt, die Zentrumsentlastung Laufen unabhängig von der Umfahrung von Laufen und Zwingen weiterzuentwickeln. Es ist geplant, für die Projektierung von Vor- und Bauprojekt bis ca. anfangs 2022 dem Landrat eine entsprechende Ausgabenbewilligung zu unterbreiten.

### **3. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2014/364 «Prüfung einer Kernumfahrung von Laufen» abzuschreiben.

Liestal, 17. November 2020

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich