

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Verkehrsverbindungen Basel–Jura

2018/884

vom 21. April 2021

1. Ausgangslage

In dem am 6. Juni 2019 vom Landrat überwiesenen Postulat 2018/884 von Rolf Blatter wird der Regierungsrat aufgefordert zu prüfen, mit welchen Massnahmen der Bund rasch zu verstärkten Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur für den öffentlichen und motorisierten Individualverkehr auf der Achse Basel – Delémont bewegt werden kann. Hintergrund ist einerseits das hohe und laut Prognose zunehmende Pendleraufkommen von und nach Delémont, andererseits die Stärkung des Zusammenhalts zwischen den alemannischen und frankophonen Landesteilen.

Der Regierungsrat beurteilt in seinem Bericht seine Möglichkeiten und seinen Einfluss als beschränkt. Er weist dafür auf eine Reihe von Massnahmen hin, die aktuell – im Sinne des Anliegens des Postulanten – in Diskussion stehen bzw. in Bearbeitung sind. Im Juni 2019 wurde im Fernverkehr Basel-Biel der Halbstundentakt beschlossen, womit eine stündliche Direktverbindung bis nach Genf sichergestellt wäre. Der Baustart ist für 2023 vorgesehen, die Inbetriebnahme für Dezember 2025. Gleichzeitig wurde die Einführung des Viertelstundentakts der S-Bahn zwischen Basel und Aesch beschlossen und somit die Finanzierung für das notwendige Wendegleis in Aesch sichergestellt – mit der Möglichkeit einer allfälligen späteren Verlängerung des Viertelstundentakts bis Laufen. Der Muggenbergtunnel, der den Engpass bei Angenstein beseitigt, ist im kantonalen Richtplan als Festsetzung eingetragen. Dies gilt auch für die Umfahrung von Laufen und Zwingen (A18), wofür seit 2011 ein Vorprojekt vorliegt. Schliesslich verweist der Regierungsrat auf die Zentrumsentlastung Laufen (Kernumfahrung), die mit grösster Wahrscheinlichkeit durch den Kanton finanziert wird, wobei eine Mitfinanzierung durch den Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme angestrebt wird.

Der Regierungsrat zählt eine Reihe von Argumenten auf, die der Kanton dem Bund liefern könnte, damit dieser die baulichen Vorhaben priorisiert und tatsächlich realisiert: 1. Die überregionale Route Basel – Biel – Westschweiz: Da die Nachfrage auf dieser Route allerdings eher gering ist, ist ihre Entwicklung als eher schwierig einzustufen. 2. Entwicklung der Pendlerverkehre: Der Pendler- und der überregionale Transitverkehr könnten entflochten werden, obschon der Anteil des Letzteren eher gering ist; auch dieses Argument wäre nicht sehr stichhaltig. 3. Defizite der heutigen Verkehrsinfrastruktur: Dieses Argument hätte bessere Chancen, da im Abschnitt Angenstein aufgrund der aktuellen Überlagerung der verschiedenen Hierarchien im Strassennetz tatsächlich Handlungsbedarf besteht, was für den Bau des Muggenbergtunnels sprechen würde. 4. Regionalentwicklung Laufen / Breitenbach: Gemäss Regierungsrat wird die Regionalentwicklung in diesem Raum aufgrund schlechter Erschliessung gebremst, was jedoch aufgrund geringer Verkehrsmengen dem Bund wenig dringlich erscheinen dürfte.

Mit dem S-Bahn-Herzstück, dem 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst, dem Rhein-Tunnel, dem Doppelspurausbau Duggingen – Grellingen existieren bereits Projekte, die als zentral für die Verkehrsentwicklung der Agglomeration beurteilt werden. Für den Regierungsrat ist es wichtig, dass man sich nicht verzettelt und stattdessen auf die für den Kanton zentralen Projekte für Schiene und Strasse fokussiert. Zudem sei laut Regierungsrat die Ausgangslage des Laufentals bezüglich Verkehrsgunst wie auch die Erreichbarkeit als Wirtschaftsstandort erstaunlich gut. Der Regierungsrat beantragt dem Landrat deshalb Abschreibung des Postulats.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission beriet die Vorlage an ihren Sitzungen vom 4. und 18. März 2021 in Anwesenheit von Regierungsrat Issac Reber, Generalsekretärin Katja Jutzi sowie Kantonsingenieur Drangu Sehu und Alain Aschwanden, Leiter Gesamtverkehrsplanung.

2.2. Eintreten

Eintreten war unbestritten.

2.3. Detailberatung

Die Kommission zeigte Verständnis für die Einschätzung des Regierungsrats, dass der Ausbau der Achse Basel-Delémont in der nächsten Zeit wohl kaum Fahrt aufnehmen werde und keine massgebliche Beschleunigung bei den Bundesinvestitionen diesbezüglich zu erwarten sei. Das Resultat sei zwar enttäuschend, es wurde aber mit Zufriedenheit registriert, dass das Tiefbauamt trotzdem konstant an der besseren Verbindung in die welsche Schweiz arbeite.

Ein Mitglied hielt fest, dass die Verbindung bis Delémont weniger dringlich sei als die Beseitigung des Engpasses ins Laufental und in Laufen selber, womit sich die Kommission vornehmlich im Rahmen des Postulats [2014/364](#) über die «Prüfung einer Kernumfahrung von Laufen» auseinandersetzte.

Die Kommission interessierte, welche Schritte zur Verdichtung des S-Bahn-Takts unternommen werden. Die Direktion führte aus, dass die Achse Biel – Moutier – Delémont nicht mehr die Bedeutung von einst habe. Die SBB konzentriere sich prioritär auf das goldene Dreieck Basel – Zürich – Bern, wo die grossen Einnahmen generiert werden. Für den Kanton wiederum habe der Doppelspurausbau bis Aesch, das dortige Wendegleis und die S-Bahn-Haltestelle Apfelsee in Dornach vorderhand Priorität. Die Forderung einer Weiterführung der Doppelspur Richtung Laufen bleibe jedoch weiterhin bestehen. Ein Kommissionsmitglied bemerkte, dass eine Weiterführung des Doppelspurausbaus bis Laufen aufgrund der Verengung und Brücken im Gebiet «Chessiloch» bei Grellingen eine besondere Herausforderung bedeuten dürfte.

Gemäss einem Kommissionsmitglied mache der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf der fraglichen Achse im Vergleich zum öV einen Anteil von knapp 80 % aus. Aufgrund der geographischen Gegebenheiten stehe man hier bezüglich der Behebung von Engpässen vor ähnlichen Herausforderungen wie beim öffentlichen Verkehr. Das Kommissionsmitglied wünschte sich analoge Signale in Richtung Bern, um auf diesem Weg einen bedeutenden Schritt vorwärts zu kommen. Die Direktion wies darauf hin, dass sowohl für die Schiene als auch die Strasse dieselbe Philosophie gelte: Das Machbare zu tun und sich die langfristigen Optionen nicht zu verbauen.

Anlässlich der Behandlung des Postulats 2014/364 gab die Direktion die Einschätzung ab, dass im Bereich Laufen und im überregionalen Verkehr mit einer stagnierenden oder höchstens marginal steigenden Verkehrsentwicklung gerechnet werde. Ein Kommissionsmitglied bezweifelte diese Prognose aus einem übergeordneten Blickwinkel heraus. Eine durchgehend befahrbare Achse via Delémont in die Westschweiz würde zu einem signifikanten Anstieg der Anzahl Fahrten führen, schätzte das Mitglied.

Die Direktion hielt fest, dass das Verkehrsaufkommen von der Westschweiz in den Raum Nordwestschweiz de facto sehr gering sei und in der Regel überschätzt werde. Es gebe nur wenige Personen, welche aus dem Raum Biel in Richtung Basel fahren, desgleichen gelte für Delémont – zumindest im Gegensatz zum Verkehr auf der A2, einer internationalen Durchgangssachse. Ströme dieser Grössenordnung seien zwischen der Nordwest- und der Westschweiz nicht vorhanden und eine Zunahme in Zukunft nicht absehbar. Dem wurde entgegnet, dass die Achse Delémont-Biel auch eine Entlastung für die Achse Basel-Belchen-Olten-Egerkingen-Bern darstellen könnte, sofern es gelinge, sie von den Behinderungen zu befreien.

3. Beschluss der Kommission

://: Die Bau- und Planungskommission schreibt das Postulat 2018/884 mit 13:0 Stimmen ab.

21.04.2021 / mko

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident