

## Vorlage an den Landrat

### Bericht zum Postulat 2018/884 von Rolf Blatter: «Verkehrsverbindungen Basel - Jura» 2018/884

vom 13. Oktober 2020

#### 1. Text des Postulats

Am 25. Oktober 2018 reichte Rolf Blatter das Postulat 2018/884 «Verkehrsverbindungen Basel - Jura» ein, welches vom Landrat am 6. Juni 2019 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

*Für den Verkehr tausender Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus dem Raum Jura sowie dem angrenzenden Elsass, welche täglich in die Agglomeration Basel pendeln, ist die zur Verfügung stehende Infrastruktur beim MIV und beim ÖV ungenügend. Praktisch täglich kann man deshalb von entsprechenden Staumeldungen hören und lesen (Knoten Angenstein). Auch der übrige Regionalverkehr trägt zu dieser Überlastung bei. Die Modelle gehen überdies davon aus, dass die Pendlerströme zwischen den o.g. Räumen zunehmen werden – und damit logischerweise auch der Bedarf für gesteigerte Kapazität der Verkehrsinfrastrukturen. Dies insbesondere nach der Fertigstellung der Autobahnverbindung zwischen Biel und Delémont.*

*In der Strassenverbindung zwischen Basel und dem Arc Lémanique mit den grossen Zentren Genève und Lausanne fehlt nun nur noch das letzte Stück der Transjurane: Delémont – Basel. Die aktuelle Situation präsentiert Hochleistungsstrassen von Genf bis Delémont; ab Delémont geht's über Land weiter. Eine gleichwertige und vollständige Redundanz-Verbindung als Alternative zur derzeitigen Streckenführung über die A2 wird die Verkehrsüberlastung auf beiden Ästen merklich reduzieren.*

*Die bessere Verkehrsverbindung der Sprachräume «Deutsch» und «Français» kann überdies einen spürbaren Einfluss auf die kulturelle Verständigung geltend machen – und dadurch einen staatspolitischen Beitrag zur Stärkung des Zusammenhalts zwischen den alemannischen und frankophonen Landesteilen der Schweiz leisten. Auf zahlreichen Ebenen funktioniert die Zusammenarbeit der Nordwestschweiz der Kantone; Switzerland Innovation Park Basel AG, «Basel Area Swiss» sind ebenso Kooperationen beider Basel und Jura wie die Zusammenarbeit in der Gesundheitsversorgung zwischen l'Hôpital du Jura und der Basler Spitäler oder die Zusammenarbeit der zweisprachigen Gymnasien Porrentruy und Laufen.*

*Die H18 geht infolge der Abstimmung über den Netzbeschluss im Jahre 2020 an den Bund über – damit auch die Verantwortung allfälliger Kapazitätserweiterungen.*

*Der Regierungsrat wird deshalb gebeten zu prüfen und zu berichten:*

- *Mit welchen Massnahmen kann der Bund rasch zu verstärkten Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur für den öffentlichen und motorisierten Individualverkehr auf der Achse Basel – Delémont bewegt werden.*

*In den Parlamenten der Kantone Basel-Stadt und Jura werden inhaltlich gleichlautende Vorstösse zur Verkehrsverbindung Basel – Delémont eingereicht.*

## **2. Stellungnahme des Regierungsrats**

Der Regierungsrat hat die Thematik geprüft. Einleitend werden die relevanten Massnahmen und deren Planungsstand auf der Verbindung Basel – Jura im Kanton Basel-Landschaft in Kürze erläutert. In einem zweiten Schritt wird die Frage erörtert, mit welchen Massnahmen und Argumenten der Bund zu verstärkten Investitionen überzeugt werden kann. Schliesslich erfolgt eine Abwägung und Einschätzung aus gesamtkantonalen Sicht.

### **2.1. Ausgangslage: Massnahmen im Korridor Basel – Jura im Kanton Basel-Landschaft**

Im Korridor Basel – Jura stehen die folgenden Massnahmen zur Diskussion bzw. in Bearbeitung:

- *Halbstundentakt Fernverkehr Basel – Biel:* Im Juni 2019 wurde der Ausbauschnitt 2035 für die Bahn durch das Bundesparlament beschlossen. Damit wurde die Finanzierung des Doppelspurausbaus Duggingen – Grellingen für die Einführung des Halbstundentakts des Fernverkehrs zwischen Basel und Biel mit einer stündlichen Direktverbindung bis nach Genf sichergestellt. Gemäss aktuellem Terminprogramm ist der Baustart für 2023 vorgesehen und die Inbetriebnahme mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2025.
- *Viertelstundentakt S-Bahn Basel – Aesch:* Ebenfalls mit dem Ausbauschnitt 2035 wurde die Einführung des Viertelstundentakts der S-Bahn zwischen Basel und Aesch beschlossen und somit die Finanzierung für das notwendige Wendegleis in Aesch sichergestellt. Der Kanton setzt sich beim Bund für eine möglichst rasche Realisierung dieses Angebotsschritts ein. Im Rahmen des Fünfpunkteplans Knoten Basel werden zudem die betrieblichen und infrastrukturellen Auswirkungen einer allfälligen späteren Verlängerung des S-Bahn-Viertelstundentakts bis Laufen geprüft.
- *Engpassbeseitigung Angenstein:* An dieser Stelle sei auf die Ausführungen im Rahmen der Beantwortung der Interpellation 2019/213 „Muggenbergtunnel“ vom 25. Juni 2019 verwiesen. Die fachlichen Arbeiten durch den Kanton (technische Machbarkeitsstudie, Aktualisierung Netzstrategie und Grundlagenerstellung für Generelles Projekt) sind in der Zwischenzeit abgeschlossen. Die technische Machbarkeitsstudie geht in der Genauigkeit und den technischen Details über das Ausführungsprojekt von 1980 hinaus. Das Vorhaben ist im kantonalen Richtplan als Festsetzung eingetragen.
- *A18, Umfahrung von Laufen und Zwingen:* Seit 2011 liegt ein Vorprojekt vor. Die Kosten werden auf CHF 930 Mio. (+-30 %, Preisbasis 2016) geschätzt. Das Vorhaben ist im kantonalen Richtplan als Zwischenergebnis eingetragen.
- *Zentrumsentlastung Laufen* (ehemals Kernumfahrung Laufen): Sie hat den Zweck das Regionalzentrum Laufen lokal zu entlasten. Dieses Vorhaben wird mit grösster Wahrscheinlichkeit durch den Kanton finanziert, wobei eine Mitfinanzierung durch den Bund im Rahmen der Agglomerationsprogramme angestrebt wird. Daher wird diese Massnahme hier nicht weiter thematisiert.

Punktelle, kleine Massnahmen (wie kurzfristige Optimierungen beim Engpass Angenstein zur Behebung der dringlichsten Mängel) werden hier nicht aufgeführt. Sie sollten nach Möglichkeit unabhängig von den grossen, oben genannten Massnahmen lokal angestrebt werden.

### **2.2. Mögliche Massnahmen und Argumente gegenüber dem Bund**

Wenn der Kanton – wie oben u.a. beschrieben - Vorleistungen zu Investitionsvorhaben (und weiteren Massnahmen) in Bundesverantwortung erbringt, kann dies zur Beschleunigung des Vorhabens durch den Bund führen bzw. es kann sogar eine wichtige Voraussetzung dafür sein. Sie sind aber kaum der Auslöser dafür, dass die Investition überhaupt getätigt wird. Dafür braucht es vornehmlich inhaltliche Argumente, welche gegenüber dem Bund in die Waagschale zu werfen sind, so

dass dieser im 'Konkurrenzkampf' mit vielen weiteren von den Kantonen geforderten Vorhaben die notwendigen Argumente und Kriterien hat, um die Vorhaben auf der Achse Basel – Jura zu priorisieren und tatsächlich zu realisieren. Insbesondere zur Erarbeitung dieser notwendigen Argumente / Kriterien sind oftmals Vorleistungen durch den Kanton notwendig. Die folgenden Argumente können in der Regel angeführt werden:

#### *Überregionale Verbindung Basel – Biel - Westschweiz*

Für die Strecke Basel – Biel - Westschweiz gibt es alternative, mindestens gleichwertige Routen im Vergleich zur Achse via Laufental. Die Strecke Basel – Biel ist via A2/A5 oder via A18/H18/A16 praktisch gleich lang (ein paar Kilometer Differenz). Die überregionale Nachfrage Basel – Westschweiz ist gering und wird gemäss aktuellen Prognosen auch in Zukunft nicht stark zunehmen. Aus diesem Grund wird es sehr schwierig sein, mit der Route und den Verkehrsmengen gegenüber dem Bund zu argumentieren und eine Priorisierung zu fordern. Aus dieser Perspektive wird der Bund den Fokus wohl auf den bereits beschlossenen Ausbau des Bahnangebots legen und den Ausbau aus einer gesamtverkehrlichen Perspektive betrachten. Auf der Achse Basel – Delémont reicht der Ausbau des öffentlichen Verkehrs aus, um die überregionale Verkehrsnachfrage zu befriedigen. Mit den heute schwach ausgelasteten Zügen und Strassen zwischen Laufen und Delémont lässt sich keine Überzeugungsarbeit in Bern leisten. Das durchschnittliche Fahrgastaufkommen im Zug beträgt dort pro Tag rund 4'000 Personen und auf der Strasse werden pro Tag im Durchschnitt rund 4'700 Fahrzeuge gezählt.

#### *Entwicklung der Pendlerverkehre*

Da sich der Bund bei seinen Aufgaben auf die überregionalen Verkehre konzentriert, kann auf der Achse Basel – Jura nur sehr bedingt mit den Pendlerverkehren argumentiert werden. Im Gegensatz zur Achse A2 (als internationale Transitroute) hat dieser auf der A18 eine marginale Bedeutung. Ähnliches gilt für die Schiene. Ein Argument, dass der Pendlerverkehr und der überregionale Verkehr zu entflechten sind, kann für die A2 (vgl. Rheintunnel) funktionieren, jedoch nicht auf der Achse A18/H18. Auch quantitativ und mit Blick auf die zukünftige Entwicklung der Pendlerbeziehungen bleibt der Schwerpunkt auf dem inneren Korridor der Agglomeration (Aesch – Basel). Auf diesem Abschnitt wird der ÖV in den kommenden Jahren bereits ausgebaut (Viertelstundentakt S-Bahn Basel – Aesch).

#### *Defizite an der heutigen Verkehrsinfrastruktur*

Das ist für den Korridor Basel – Jura wohl das beste Argument gegenüber dem Bund. Gerade beim Engpass Angenstein besteht mit der aktuellen Überlagerung der verschiedenen Hierarchien im Strassennetz, aber auch der Verkehrsmittel auf der Strasse Handlungsbedarf. Dieser beschränkt sich aber vornehmlich auf den Abschnitt im Raum Angenstein. D.h. aus Sicht Kanton Basel-Landschaft bestehen für die Realisierung eines Muggenbergtunnels hinreichend Argumente bzw. Handlungsbedarf (Verkehrssicherheit / Verkehrsfluss).

#### *Regionalentwicklung Laufen / Breitenbach*

Theoretisch könnte auch die Regionalentwicklung im Laufental angeführt werden, welche durch die Verkehrsungunst gebremst oder gar verunmöglicht wird. Betrachtet man die Verkehrsmengen, besteht hier kaum ein Problem, da die Pendlerzuströme entgegen der heutigen Hauptlastrichtungen verlaufen. Zupendler ins Laufental aus der Agglomeration Basel bereisen die kritischen Netzabschnitte (im ÖV wie im MIV) zu unkritischen Zeitpunkten. Einzig der Mangel, dass kein direkter Anschluss ans Hochleistungsstrassennetz besteht, könnte als Argument angeführt werden. Aus Bundessicht ist dies jedoch von geringer Relevanz. Wird dieser Nutzen den Kosten der entsprechenden Massnahmen (Umfahrung von Laufen und Zwingen und Muggenbergtunnel) gegenübergestellt, zeigt sich deutlich, dass aus einer inhaltlichen Sicht nur wenig Chancen für eine beschleunigte Behandlung besteht.

### **2.3. Interessenabwägung mit anderen Bundesprojekten im Kanton**

Wie der Regierungsrat bereits in der Beantwortung der Interpellation Muggenbergtunnel (2019/213) ausgeführt hat, ist es wichtig, dass sich der Kanton gegenüber dem Bund nicht verzettelt. Es soll auf die zentralen Projekte für Schiene und Strasse für den Kanton (so unter anderem Rheintunnel, 8-Spurausbau Hagnau – August, S-Bahn-Herzstück und Doppelspurausbau Duggingen – Grellingen) fokussiert und beim Bund eine hohe Priorität eingefordert und erhalten werden. Für die Achse Basel – Jura steht, ergänzend zu den oben genannten Projekten, die Engpassbeseitigung Angenstein mit dem Ausbau des Muggenbergtunnels zuoberst auf der Liste. Auch in der Argumentation gegenüber dem Bund und der inhaltlichen Dringlichkeit bestehen hier die besten Chancen auf der Achse Jura - Basel.

#### **2.4. Zusammenarbeit mit den eidgenössischen Räten**

Wichtig ist, dass die eigenen eidgenössischen Räte die Zielsetzung des Regierungsrates kennen und diese in Bern einbringen können. Vor den Sessionen der eidgenössischen Räte findet jeweils ein Gespräch mit dem Regierungsrat statt, so dass die eigenen National- und Ständeräte einerseits die Stossrichtung des Regierungsrates kennen und andererseits auch mit den entsprechenden Argumenten bzw. Unterlagen bedient werden, um dafür zu sorgen, dass die regionalen Vorhaben vom Bund priorisiert werden bzw. in den entsprechenden Bundesbeschlüssen berücksichtigt werden.

#### **2.5. Zusammenarbeit mit den eidgenössischen Bundesstellen.**

Damit ein Vorhaben priorisiert behandelt wird, ist es auch wichtig, dass die entsprechenden Bundesstellen, die das Vorhaben schlussendlich voranbringen müssen, vom Vorhaben selbst überzeugt sind bzw. dieses zumindest nicht ablehnen. Dazu ist der Gedankenaustausch zwischen Kanton und den Bundesstellen wichtig; er findet auf verschiedenen Ebenen statt. So findet z.B. etwa jährlich eine Besprechung zwischen der BUD (aktuell mit RR Isaac Reber) und dem ASTRA (mit dem Direktor Jürg Röthlisberger) statt.

#### **2.6. Fazit**

Wie die obenstehenden Ausführungen zeigen, wird es schwierig sein, bei den Verkehrsmassnahmen in der Kompetenz des Bundes auf der Achse Basel – Jura massgebliche Beschleunigungen bei den Bundesinvestitionen zu erreichen. Die Möglichkeiten sind beschränkt. Am ehesten ist dies noch bei der Engpassbeseitigung Angenstein möglich. Hier kann mit einem Defizit der heutigen Verkehrsinfrastruktur und einer Netzbereinigung argumentiert werden.

Die Antwort des Regierungsrats mag auf den ersten Blick ermüthend sein, gerade für die betroffene Region Laufental. Die Leseart kann aber auch umgekehrt interpretiert werden: Die Ausgangslage des Laufentals bezüglich Verkehrsgunst ist erstaunlich gut. Es besteht eine gute Anbindung an die Agglomeration Basel und die verkehrliche Erreichbarkeit als Wirtschaftsstandort ist grundsätzlich gut mit einzelnen oben genannten Defiziten. Die Ausgangslage bietet viele Chancen. In Anbetracht dieser Ausgangslage müsste auch die Frage erlaubt sein, ob der intensivierte Ausbau der Verkehrsachse Basel – Jura am Ende nicht doch zu einer unerwünschten Transformation des heute ländlich geprägten Raumes mit viel Lebensqualität führt.

### **3. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2018/884 «Verkehrsverbindung Basel - Jura» abzuschreiben.

Liestal, 13. Oktober 2020

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich