

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Prüfung einer Kernumfahrung von Laufen

2014/364

vom 21.04. 2021

1. Ausgangslage

Mit der Überweisung des Postulats 2014/364 «Prüfung einer Kernumfahrung von Laufen» vom 16. April 2015 beauftragte der Landrat den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, inwiefern eine Etappierung des Umfahrungsprojekts Laufen-Zwingen möglich sei, um mittelfristig in einer ersten Etappe die Kernumfahrung Laufen realisieren zu können.

Hoher Handlungsdruck

Wie der Regierungsrat in seinem Bericht bestätigt, besteht in Laufen ein besonders hoher Problemdruck. 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.

Gleichzeitig ist das Zentrum von Laufen im Raum Altstadt / Bahnhof ein wichtiger Entwicklungsraum: Die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr (öV) ist nirgends im Laufental so gut wie beim Bahnhof Laufen. Das vielfältige Angebot im Detailhandel, Gastronomie und Kultur macht die Stadt Laufen zum wichtigsten Regionalzentrum im Laufental. Mit der Einführung des Halbstundentakts im Fernverkehr per Ende 2025 wird die Erreichbarkeit mit dem öV zusätzlich verbessert. Deshalb ist im Zentrum von Laufen die Verbesserung der verkehrlichen Situation prioritär und zeitnah anzugehen.

Die verkehrliche Situation hat sich auf dem Strassennetz von Laufen in den vergangenen Jahren nur wenig verändert und für die Zukunft zeichnet sich im Moment keine Veränderung ab. Auch die durchgehende Eröffnung der Transjurane Ende 2016 hat nicht zu grossen Zunahmen in Laufen geführt. Aus diesem Grund ist aus Sicht des Regierungsrats vornehmlich eine Entlastung des Zentrums Laufen vordringlich und nur bedingt eine Erhöhung der Kapazitäten des regionalen Strassennetzes.

Die Umfahrung von Laufen und Zwingen und die Zentrumsentlastung Laufen

Im Bericht bejaht der Regierungsrat die Frage aus dem Postulat, ob eine Etappierung des Umfahrungsprojekts Laufen-Zwingen möglich sei. Das Projekt umfasst eine grossräumige Umfahrung der Talgemeinden des Laufentals. Die Gesamtkosten werden auf CHF 930 Mio. (+/-30 %) geschätzt. Sie kann in drei Etappen realisiert werden. Bei der Zentrumsentlastung Laufen von einer ersten Etappe der Umfahrung von Laufen und Zwingen zu sprechen, wäre jedoch nicht korrekt. Es handelt sich um ein separates Projekt.

Bei der Zentrumsentlastung Laufen (ehemals Kernumfahrung von Laufen) handelt es sich um eine Verlegung der Hauptverkehrsstrasse H18 – die Zentrumsgebiete von Laufen sollen umfahren bzw. unterfahren und somit entlastet werden. Die Kosten für eine Zentrumsentlastung bewegen sich in einer Grössenordnung von maximal ca. CHF 100 Mio. Die Zentrumsentlastung Laufen kann einerseits die dringlichsten Probleme lösen und andererseits steht sie nicht in Konkurrenz oder Wider-

spruch mit einer grossen Umfahrung. In diesem Sinne wird vom Regierungsrat bestätigt, dass die Zentrumsentlastung Laufen unabhängig von einer späteren Umfahrung von Laufen und Zwingen realisiert werden kann.

Zuständigkeit und mittelfristige Planung

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. 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.

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.

Der Regierungsrat beantragt 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 Drangu Sehu, Kantonsingenieur und Alain Aschwanden, Leiter Gesamtverkehrsplanung.

2.2. Eintreten

Eintreten war unbestritten.

2.3. Detailberatung

Die Bau- und Planungskommission war sich einig, dass die aktuelle Situation um den Bahnhof und das Städtli in Laufen angespannt und unübersichtlich sei. Eine Zentrumsentlastung sei deshalb dringend nötig. Gleichzeitig betonte ein Kommissionsmitglied, die ganze Verkehrssituation in Laufen könne nur mit der Gesamtumfahrung Laufen und Zwingen endgültig gelöst werden. Aus diesem Grund sei die Trasseesicherung richtig und wichtig.

Mehrere kritische Nachfragen ergaben sich im Zusammenhang mit der Modellberechnung zum Verkehrsaufkommen. So bezweifelte ein Kommissionsmitglied, dass die Anzahl Fahrten in den letzten Jahren unverändert geblieben sei beziehungsweise auch unverändert bleiben werde. Aus einem übergeordneten Blickwinkel betrachtet scheine das unrealistisch, da der Verkehr einerseits aufgrund der Erschliessung von neuem Gewerbeland in Laufen und andererseits wegen der attraktiven Verbindung über Delémont in die Westschweiz sehr wahrscheinlich zunehmen werde. Die Verwaltungsvertreter entgegneten, auch wenn die Wahrnehmung eine andere sei, so sei de facto die Situation in Laufen in den letzten 15 Jahren gleich geblieben. Das Verkehrsaufkommen von der Westschweiz in den Raum Nordwestschweiz und umgekehrt sei tief. Diese Ströme seien sehr untergeordnet und würden oft überschätzt, weil die grössere Sensibilisierung zu einer anderen Wahrnehmung führe. Im Verlauf der Beratung wurde ausserdem darauf hingewiesen, dass entgegen der landläufigen Meinung nicht der Durchgangsverkehr, sondern der Ziel- und Quellenverkehr das Hauptproblem sei. Gemäss der Aussage der Verwaltung meine man zwar oft, der

Verkehr, der einem störe, sei der Transitverkehr. Jedoch sei der meiste Verkehr hausgemacht. Genau deshalb müsse man sich mit den Verkehrsproblemen in Laufen selbst befassen.

Weiter wurde die Frage diskutiert, ob es die Zentrumsentlastung nicht mehr brauchen würde, wenn die Umfahrung Laufen-Zwingen schneller realisiert würde. Durch die Gesamtumfahrung wären die Probleme ja auch gelöst und es gäbe den Verkehr vor dem Stedtli und das Durcheinander beim Bahnhof nicht mehr. Dazu erklärten die Verwaltungsvertreter, die Überlegung sei grundsätzlich richtig. Jedoch sei die Fragestellung eher auf der Zeitachse anzusiedeln. Der Bund werde vermutlich eine Umfahrung von Laufen und Zwingen nicht vor 2050 stattgeben. Wenn der Kanton nicht noch 20–30 Jahre zuwarten will, so muss er vorher selbst aktiv werden. Kurz- bis mittelfristig sei die Zentrumsentlastung deshalb die einzig realisierbare Lösung.

Ein Kommissionsmitglied wies auf die Bedeutung der Zentrumsentlastung für den Langsamverkehr hin. Bei der Problematik Laufen sollen nicht nur die Anliegen des MIV berücksichtigt werden, vielmehr müsse darauf geachtet werden, dass es auch attraktive Fuss- und Veloverbindungen hat. Die Verwaltung bestätigte, dass die aktuelle Strassenführung rund um den Bahnhof Laufen grundsätzlich nicht zufriedenstellend sei und zudem zu vielen Konflikten mit dem Langsamverkehr führe. Mit der Zentrumsentlastung könne das massiv verbessert werden. Die kürzeren, direkteren Wege seien ökologischer und verursachten vor allem weniger Friktionen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten. Diese Lösung sollte der Kanton so rasch wie möglich selbst umsetzen.

Ein Teil der Kommission bemängelte das Vorgehen der Verwaltung, die Umfahrung als C-Projekt im Agglomerationsprogramm einzuteilen. So wurde angemerkt, dass die Argumentation der Verwaltung zwar verständlich, aber für die Aussenwirkung sehr ungeschickt sei. Vor allem wenn das Projekt im Programm der 5. Generation als A-Projekt gelten solle. Die Verwaltung führte aus, im Agglomerationsprogramm der 4. Generation seien vom Kanton Basel-Landschaft bereits mehrere umfangreiche Projekte enthalten. Der Kanton habe ein grosses Interesse daran, dass das Agglomerationsprogramm so vom Bund angenommen werde. Um das Programm nicht zu überlasten, wurde die Hauptumfahrung Laufen als C-Projekt eingestuft. Dabei handle es sich jedoch um eine rein technische Massnahme. Im nächsten Agglomerationsprogramm könne die Umfahrung problemlos zu den A-Projekten umgeteilt werden.

Ein weiterer Punkt, der für das Projekt spreche, sei die hohe Zustimmung aus der Bevölkerung, betonte ein Kommissionsmitglied. Schliesslich habe eine entsprechende Volksinitiative letztes Jahr im Laufental 70 % Zustimmung erhalten. Zudem führe die Verbesserung der Verkehrssituation – im ersten Schritt dank der Zentrumsentlastung und in einem zweiten Schritt aufgrund der Gesamtumfahrung – zu einer Aufwertung der Wohn- und Lebensqualität im ganzen Laufental. Diese Entwicklung sei zu befürworten.

Beschluss der Kommission

://: Die Bau- und Planungskommission schreibt das Postulat 2014/364 mit 13:0 Stimmen ab.

21.04.2021 / md

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident