

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Oberwil, Ausbau Langmattstrasse, Abschnitt Therwilerstrasse – Mühlemattstrasse: Genehmigung Generelles Projekt

2018/605

vom 15. Januar 2019

1. Ausgangslage

Das Leimental wird durch zwei parallel verlaufende Kantonsstrassenachsen in Nord-Süd-Richtung erschlossen. Um die Talseiten zu wechseln, stehen diverse Strassenverbindungen zur Verfügung. Im Bereich der Gemeinden Oberwil und Therwil sind es insgesamt drei. Alle drei Talquerungen müssen dabei ebenfalls die Tramtrasse der BLT queren. Die Querungen im Kantonsstrassennetz (Bahnhofstrasse in Therwil und Bottmingerstrasse in Oberwil) sind als à-Niveau-Übergänge ausgestaltet. Einzig der dritte Übergang, die kommunale Ringstrasse in Therwil, ist als niveaufreie Kreuzung ausgestaltet. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der in den Spitzenstunden häufig geschlossenen Barrieren häufen sich im Bereich der à-Niveau-Übergänge der Kantonsstrassen in den Ortszentren Oberwil und Therwil die verkehrlichen Probleme. Verkehrsteilnehmende entscheiden oft, je nach Verkehrssituation situativ, auf welcher Strasse sie die BLT-Tramlinie queren und weichen dabei auch auf die attraktive Route via kommunale Ringstrasse aus.

Im Rahmen der 2011-13 erarbeiteten Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) wurde unter anderem eine Verlängerung der kommunalen Langmattstrasse im Gewerbegebiet Mühlematt in Oberwil zur Diskussion gestellt und war in beiden Stossrichtungen («Ausbau» und «Umbau») als Massnahme enthalten. Die Langmattstrasse dient heute als Erschliessungsstrasse, verfügt aber bereits über eine Unterführung unter dem BLT-Tramtrasse hindurch. Im Nachgang zur Ablehnung des Projekts ELBA im November 2015 wurde das Vorhaben zuerst zurückgestellt, dann aber aufgrund politischer Vorstösse erneut aufgenommen (Postulat 2013/164 und Motion 2016/100).

Bei den Untersuchungen der verkehrlichen Wirkung zeigte sich, dass mit der zusätzlichen Talquerung Langmattstrasse vor allem die kommunale Ringstrasse in Therwil entlastet werden kann. Die Ortszentren selbst können nur in geringem Mass entlastet werden. Die aus der Vorstudie resultierende Bestvariante für die Verlängerung der Langmattstrasse Richtung Osten wurde als Vorprojekt «light» ausgearbeitet.

Das Projekt sieht vor, die heutige Langmattstrasse über den Marbach zu verlängern und mit einem Kreisell an die Therwilerstrasse anzuschliessen. Die rund 260 m lange Neubaustrecke liegt mehrheitlich ausserorts und wird mit Velostreifen ausgestattet. Der Fussverkehr wird im Abschnitt Marbach bzw. Talstrasse – Therwilerstrasse separat geführt. Die Talstrasse ist eine bestehende, stark genutzte kantonale Radroute, weshalb für die Querung der Langmattstrasse eine Unterführung für den Fuss- und Veloverkehr vorgesehen ist. Zur Einhaltung der Planungswerte des Lärmschutzes soll nördlich der Strasse ein bis zu 3,5 m hoher Lärmschutzwall erstellt werden. Aufgrund der geplanten Veränderung der heute offenen Landschaft und der Terrainanpassungen kommt der landschaftlichen Gestaltung eine wichtige Rolle zu.

Die Schätzung der Investitionskosten für diese Ausbauvariante beläuft sich auf CHF 13,0 Mio. Mit der vorliegenden Landratsvorlage wird die Verankerung der Langmattstrasse Ost im kantonalen Richtplan (Festsetzung) zum Beschluss und das Generelle Projekt zur Genehmigung unterbreitet.

Die Ausgabenbewilligung für die nächste Phase, die Projektierung des Bauprojekts, kann durch den Regierungsrat beschlossen werden. Die Genehmigung des Baukredits durch den Landrat ist für das Jahr 2021 vorgesehen.

Ziele des Projekts sind ein robustes Kantonsstrassennetz, d.h. eine stabiler, vom Trambetrieb unabhängiger Verkehrsfluss, die Entlastung der Wohngebiete entlang von Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen und der Zentren und dadurch deren Aufwertung, die Entflechtung von MIV und Tram, eine sichere Gestaltung für Fuss- und Veloverkehr und die Stärkung des Gewerbegebiets Mühlematt als regionaler Wirtschaftsstandort.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 20. September, 1. und 22. November und 6. Dezember 2018 beraten. Am 1. November fand zusätzlich eine Anhörung der Gemeindevertreter von Oberwil und Therwil statt, am 22. November eine weitere Anhörung einer Vertretung der Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental, welche das Raumkonzept Leimental präsentierte. Die Kommission wurde begleitet von Regierungsrätin Sabine Pegoraro, BUD-Generalsekretärin Katja Jutzi, Drangu Sehu, Kantonsingenieur, Axel Mühlemann, stv. Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur und Alain Aschwanden, Leiter Gesamtverkehrsplanung.

2.2. Eintreten

In der Kommission wurde der Antrag gestellt, dem Landrat Nichteintreten zu beantragen, mit der Begründung, das Projekt zurückzustellen und die Gemeinden eine Lösung finden zu lassen. Der Antrag wurde mit 8:5 Stimmen abgelehnt.

2.3. Detailberatung

2.3.1 Nutzen des Projekts

Die Kommission diskutierte eingehend über den Nutzen des Projekts. Ein Kommissionsmitglied hielt fest, mit dem vorliegenden Projekt werde nur ein kleinräumiges Problem gelöst. Die Kommission diskutierte über den Vorschlag, das Projekt zurückzustellen und es den Gemeinden zu überlassen, eine – günstigere – Lösung zu finden. Es sei nicht sinnvoll, aus der jetzigen Gemeindestrasse, der Langmattstrasse, eine Kantonsstrasse zu machen. Ein Teil der Kommission hielt den Vorschlag nicht für zielführend, da sich die Gemeinden nicht einig seien: Therwil begrüsse das Projekt, weil sich die Gemeinde davon eine Entlastung der Ortsdurchfahrt erhofft, und Oberwil sei dagegen, weil die Entlastung der Ortsdurchfahrt nur geringfügig ist. Die Gemeinde befürchtet sogar, dass es mehr Verkehr geben wird. Zudem wird der Eingriff in das Landschaftsbild als massiv erachtet. Die BUD bestätigte, dass die Entlastung für die Ortsdurchfahrt Oberwil gering ist. Die Ringstrasse in Therwil, teilweise eine Wohnstrasse (Tempo 30) und führt teilweise durch Gewerbegebiet (Tempo 50), wird hingegen entlastet. Ein Teil der Kommission vertrat die Ansicht, dass bereits eine geringe Verkehrsentslastung während der Spitzenstunden einen grossen Nutzen bringe, was im Übrigen nicht nur für Therwil, sondern auch für Oberwil gelte. Bereits jetzt führen die Niveauübergänge zu Stausituationen in der Hauptverkehrszeit. Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass nicht voraussehbar sei, ob man im Stau stehe oder nicht, d.h. dass es keine Regelmässigkeiten gebe. Ein Teil der Kommission kritisierte den Ansatz von Oberwil und der Raumplanungskommission Leimental, mehr Verkehrsteilnehmer auf den ÖV verlagern zu wollen. Der MIV verschwinde deswegen nicht.

2.3.2 Kosten

Die Kommission diskutierte eingehend über die Höhe der voraussichtlichen Projektkosten. Die BUD führte aus, dass es sich um ein Vorprojekt «light» (Verzicht auf bestimmte Untersuchungen)

handelt, bei dem die Kostengenauigkeit $\pm 30\%$ beträgt. Ein Teil der Kommission vertrat die Ansicht, das Projekt würde weniger kosten, wenn es die Gemeinden realisieren würden. Die Verwaltung betonte, dass es nicht mehr möglich sei, Projekte ähnlich günstig wie früher zu realisieren. Teure Lärmschutzmassnahmen müssen auch die Gemeinden umsetzen. Zudem hat eine Kantonsstrasse eine andere Funktion bzw. muss anderen Anforderungen genügen als eine Gemeindestrasse. Das Projekt diene dazu, Redundanzen zu bilden, damit bei einem Unfall oder einer grösseren Strassensanierung eine Ausweichmöglichkeit besteht. Zudem soll damit eine Entflechtung MIV/ÖV erfolgen.

Die Frage eines Kommissionsmitglieds nach Referenzwerten zu den Baukosten wurde dahingehend beantwortet, dass keine entsprechenden Benchmarks wie im Hochbau existierten. Dies hat unter anderem damit zu tun, dass kaum noch neue Strassen gebaut werden, führte die Verwaltung aus. In den Kosten enthalten sind auch Lärmschutzmassnahmen. Somit ist es schwierig, vergleichbare Strassenabschnitte zu finden.

Ein Teil der Kommission stellte das Kosten-Nutzen-Verhältnis generell in Frage. Die Mehrheit der Kommission vertrat die Meinung, die Kosten für das kurze Strassenstück von ca. 260 m seien zu hoch. Die Verwaltung nahm den Auftrag entgegen, die Kosten nach Möglichkeit im Rahmen der Ausarbeitung des Bauprojekts zu senken.

2.3.3 *Zeitliche Dringlichkeit des Vorhabens*

Von einem Teil der Kommission wurde die zeitliche Dringlichkeit des Vorhabens in Frage gestellt. Die BUD betonte die Notwendigkeit, das Trasse zu sichern, aufgrund der Befürchtung, dass das Gebiet in einigen Jahren mit Wohnbauten überbaut wird und keine Strasse mehr realisiert werden kann. Ein Kommissionsmitglied wandte ein, dass die Gemeindeversammlung von Oberwil eine Umzonung und als Folge davon eine Überbauung abgelehnt habe und eine solche in den nächsten 10 – 15 Jahren nicht wahrscheinlich sei. Gemäss Zonenplan handle es sich nicht um Baugebiet. Die Verwaltung entgegnete, eine Gartenbaufirma von Oberwil brauche Kenntnis darüber, wo die Strasse durchführt, um ihre Bauvorhaben am Rande des Gebietes umsetzen zu können. Es geht um Rechtssicherheit. Eine Trassensicherung ist jetzt einfacher als im Nachhinein, wenn die Firma ihren Werkhof bereits realisiert hat.

Ein Teil der Kommission zeigte sich erstaunt darüber, dass das Projekt genehmigt werden soll, ohne es beim Agglomerationsprogramm angemeldet zu haben. Insbesondere wurde darauf hingewiesen, dass infolge des schlechten Kosten-Nutzenverhältnisses die Übernahme ins Agglomerationsprogramm sehr fraglich ist. Die Verwaltung hielt fest, das Projekt könnte nach einer allfälligen Zustimmung durch den Landrat auch noch nachträglich angemeldet werden.

Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass der Realisierungshorizont der Langmattstrasse im Rahmen der ELBA-Planung 2026 gewesen wäre. Deshalb erscheine es nicht einleuchtend, weshalb es plötzlich so eile und das Projekt umgesetzt werden müsse. Die BUD erläuterte, das Projekt sei Bestandteil der ELBA-Planung gewesen, welche in einer Volksabstimmung vom 8. November 2015 abgelehnt worden war. Nun müssten die Projekte dem Landrat einzeln vorgelegt werden. Ein Kommissionsmitglied betonte, dass sich das Volk mit der Ablehnung der ELBA-Planung für die Stossrichtung «Umbau – Weiterentwicklung bestehende Struktur» ausgesprochen habe. Die BUD hingegen verfolge die Stossrichtung «Ausbau». Die Verwaltung hielt fest, der Landrat habe mit der Ablehnung der SP-Motion 2016/172 für den Umbau die Stossrichtung «Ausbau – neue Netzelemente» bestätigt. Mit der Motion 2016/100 von Oskar Kämpfer, die vom Landrat überwiesen worden war, hat sie den Auftrag für die Planung des vorliegenden Projekts erhalten. Ein Kommissionsmitglied störte sich daran, dass der erwähnte Vorstoss so wortgetreu umgesetzt werde; bei anderen Vorstössen geschehe dies auch nicht zwingend so. Die BUD wies weiter darauf hin, dass diejenigen Projekte aus der ELBA-Vorlage dem Landrat vorgelegt würden, die Baureife hätten, im Wissen darum, dass dieses Vorgehen nicht unbedingt befriedigend sei.

2.3.4 *Raumkonzept Leimental 2018*

Die Gemeinden des Leimentals (mit Ausnahme von Metzleren) beauftragten im Jahr 2016 ihre Verkehrs- und Raumplanungskommission damit ein Raumkonzept auszuarbeiten. Im September 2018 genehmigten die Gemeinderäte das Konzept und damit auch das darin vorgesehene weitere Vorgehen. Da auch die Langmattstrasse im Konzept erwähnt ist, erachtete es die landrätliche Bau- und Planungskommission als sinnvoll, sich das Raumkonzept vorstellen zu lassen. Insbesondere interessierte der Teil Siedlung und Verkehr:

Im inneren Korridor des Leimentals mit Therwil und Oberwil beträgt der Modal-Split rund 43 % Langsamverkehr, 18,3 % ÖV- und 37,8 % MIV-Anteil sowie 0,9 % andere. Gemäss Raumkonzept ist das Leimental für den weiteren Ausbau des Veloverkehrs besonders prädestiniert. Das ÖV-Angebot hat bereits eine hohe Qualität und soll noch weiter ausgebaut werden. Von den untersuchten Entwicklungsrichtungen - grössere Infrastrukturausbauten oder Verkehrssteuerung und -verlagerung auf den Langsamverkehr und den ÖV bevorzugen die Gemeinden die zweite, ergänzt mit punktuellen Ausbauten wie dem Zubringer Bachgraben in Allschwil.

Ein Teil der Kommission störte sich daran, dass der Ausbau der Langmattstrasse vom Kanton vorangetrieben wird, da dieser Ausbau im Raumkonzept Leimental mit einer Umfahrung Therwil via westseitige Ringstrasse gekoppelt wurde. Damit würde der Ausbau der Langmattstrasse im ostseitigen Teil der Ringstrasse zwar zu einer leichten Entlastung führen, aber im westseitigen Teil durch Wohngebiete zu einer massiven Verkehrszunahme führen. Auf Nachfrage eines Kommissionsmitglieds hin führten die Vertreter der Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental aus, mit dem Raumkonzept werde eine andere Flughöhe angestrebt als bei Einzelprojekten.

Ein Teil der Kommission kritisierte die Strategie, die Leute auf den ÖV bringen zu wollen; der MIV könne damit nicht einfach zum Verschwinden gebracht werden. Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass das Leimental über einen relativ hohen Anteil an ÖV und Langsamverkehr verfüge. Ein anderes Kommissionsmitglied wies auf andere sofort umsetzbare Massnahmen hin; beispielsweise könne dafür gesorgt werden, dass die Fussgängerquerungen gleichzeitig mit der geschlossenen Barriere in Therwil erfolgen und der MIV bei offener Barriere wieder fließen kann.

2.3.5 *Ergänzung des Landratsbeschlusses um eine Ziffer 7*

Die GPK beantragte in ihrem Kommissionsbericht vom 14. August 2018, das Postulat 2013/164 noch nicht abzuschreiben. Dieses wurde aus der Sammelvorlage 2018/284 herausgenommen. Mit dem vorliegenden Geschäft ist der Auftrag nach Ansicht des Regierungsrats erfüllt, weshalb er eine neue Ziffer 7 beantragt: «Das Postulat 2013/164 von Oskar Kämpfer, Entflechtung ÖV/MIV im Raum Oberwil-Therwil, wird abgeschrieben.» Die Kommission stimmte der Ergänzung stillschweigend zu.

Der Richtplaneintrag und das Generelle Projekt wurden von einer Mehrheit der Kommission als sinnvoll begrüsst; Bedenken wurden vor allem gegenüber den hohen Projektkosten und dem Nutzen des Projekts geäussert. Ein Kommissionsmitglied war der Meinung, das Projekt sei nicht notwendig, da die Gemeindeversammlung Oberwil entsprechende Projekte für die Langmattstrasse bereits mehrmals abgelehnt habe.

3. Antrag an den Landrat

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 7:6 Stimmen, dem veränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

15.01.20199 / ps

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident

Beilage/n

- Landratsbeschluss (von der Kommission geändert)

Landratsbeschluss

betreffend Oberwil, Ausbau Langmattstrasse, Abschnitt Therwilerstrasse – Mühlemattstrasse: Genehmigung Generelles Projekt

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Anpassung 2017.1 des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus der Anpassung des Objektsblatts V2.2 und den Anpassungen in der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur, wird beschlossen.
2. Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt dem fakultativen Planungsreferendum (§ 31 Abs. 1 lit. a Verfassung des Kantons Basel-Landschaft).
3. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrates in Kraft.
4. Der Beschluss der Anpassung des Kantonalen Richtplans bedarf der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 11 Abs. 1 RPG). Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Genehmigung zu beantragen.
5. Das Generelle Projekt für den Ausbau der Langmattstrasse (Abschnitt Mühlemattstrasse bis Therwilerstrasse) in der Gemeinde Oberwil wird unter gleichzeitiger Erteilung des Enteignungsrechts beschlossen.
6. Ziffer 5 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung in Verbindung mit § 14 Absatz 6 des kantonalen Strassengesetzes der fakultativen Volksabstimmung. Die Ziffer 5 tritt nur in Kraft, wenn der Beschluss des Landrats zu Ziffer 1 rechtskräftig wird.
7. Das Postulat 2013/164 von Oskar Kämpfer, Entflechtung ÖV/MIV im Raum Oberwil-Therwil, wird abgeschrieben.

Liestal,

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: