



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung der Interpellation [2011/308](#) von Landrat Roman Klausser vom 3. November 2011, betreffend: „ELBA“

Datum: 10. Januar 2012

Nummer: 2011-308

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2011/308

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2011/308](#) von Landrat Roman Klauser vom 3. November 2011, betreffend: „ELBA“

vom 10. Januar 2011

Am 3. November 2011 reichte Landrat Roman Klauser - SVP - die Interpellation 2011/308 betreffend "ELBA" mit folgendem Wortlaut ein:

"Im Monat Oktober wurden in verschiedenen Gemeinden die Resultate des eingeladenen Planungsteams ausgestellt. Wie man aus dem Beurteilungsberichtes (Bub) des TBA entnehmen kann, wurde in der Ausgangslage explizit darauf hingewiesen, dass es sich um eine Folgeplanung der Südumfahrung Basel handelt. Dieser Auftrag wurde auch von dem Planungsteam so aufgenommen und umgesetzt!

Weiter kann man im Bub unter 2.4 zum Thema MIV lesen: Es ist aufzuzeigen in welchen Teilräumen der MIV welche Rolle spielt und weiter welche Massnahmen in den verschiedenen Teilräumen zu ergreifen sind. Dabei wurde damals von der BUD versprochen, den Planungssperimeter grossräumiger zu betrachten. Jetzt werden sehr kleinräumige untaugliche Lösungen aufgezeigt.

Vor allem das Hauptproblem auf der Achse in Therwil - Reinach - Dornach, sowie der Anschluss Aesch Nord wurden nicht in die Überlegungen einbezogen!

Ich bitte den Regierungsrat um schriftliche Beantwortung meiner Fragen:

- 1. Im LR-Beschluss zum KRIP (S. 75, V2.1) wurde der Regierung folgender Auftrag gegeben: Dem LR ist innert 5 Jahren nach dessen Genehmigung durch den BR eine Vorlage zu präsentieren. Varianten für Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Birseck und Leimental aufzeigen. Die Südumfahrung muss als eine Variante miteinbezogen werden. Warum wurden den Planungsteams der Auftrag die "Südumfahrung" als Variante in die Lösungsvorschläge, miteinzubeziehen nicht gegeben?*
- 2. Warum wurde der Auftrag im Bereich MIV nur für Lösungen in Teilräumen gesucht und eine grossräumige Lösung überhaupt nicht mit einbezogen?*
- 3. Wie geht die BUD mit der Weiterentwicklung der Südumfahrung um und wann wird diese Planung in das Projekt ELBA einfliessen?*

4. *Kann sich die Regierung, eine ähnliche Lösung wie bei der zur Zeit im Bau befindlichen HPL, der Autoverkehr im Tunnel und darauf der Langsamverkehr (Fussgänger und Velo) vorstellen?*
5. *Wann gedenkt der Regierungsrat den ganzen Auftrag des Landrates umzusetzen, damit der Landrat am Schluss zukunftsgerichtete Varianten zur Entscheidungsfindung vorlegen kann?"*

I. Ausgangslage

Der Planungsprozess ELBA ist die unmittelbare Antwort auf den landrätlichen Auftrag gemäss KRIP, Objektblatt V 2.1, Planungsanweisung b), der im Zusammenhang mit der Aufhebung der Linienführung der Südumfahrung steht. Dieser Auftrag lautet wie folgt:

"b) Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Parlament innert 5 Jahren nach dem Bundesratsbeschluss zum Kantonalen Richtplan in geeigneter Form eine Landratsvorlage zur Anpassung des Richtplans im Bereich Leimental/Birseck betreffend Abstimmung Siedlung und Verkehr vorzulegen, die namentlich Folgendes beinhaltet:

- Problemanalyse: Die Verkehrsprobleme mit räumlichem Fokus Birseck-Leimental - Allschwil - Grenzraum zu Frankreich und Basel-Stadt werden analysiert und eine gemeinsame Sichtweise Kanton-Gemeinden angestrebt ("Harmonisierung der Problemwahrnehmung")
- Randbedingungen für Lösungsentwicklung (Masterplan Verkehr): Erarbeitung von Varianten im Konkurrenzverfahren. Die Variante Südumfahrung muss Bestandteil des Variantenfächers sein. Die Verkehrsarten MIV und ÖV stehen im Vordergrund und der LV ist sinnvoll miteinzubeziehen, wobei Alternativen mit allen Verkehrsträgern zu untersuchen und aufzuzeigen sind.
- Ergebnisse: Es sind mindestens zwei auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Varianten der Problemlösung darzulegen und zum Beschluss vorzulegen. Den Varianten liegt weiter eine Zweckmässigkeitsbeurteilung sowie eine erste technische Machbarkeitsstudie zugrunde.
- Richtplananpassung: Die Landratsvorlage zeigt auf, wie die Varianten in den Richtplan integriert werden können.
- Partizipation: Im Rahmen der Mitwirkung sind die betroffenen Gemeinden, Basel-Stadt und Frankreich in den Planungsprozess mit einzubeziehen."

Dieser komplexe Planungsauftrag wird mit einer umfangreichen Projektorganisation in einem mehrstufigen Verfahren umgesetzt. Mit dem mehrstufigen Verfahren kann auf neue Erkenntnisse im Verlauf des Planungsprozesses reagiert und der Planungsauftrag schrittweise präzisiert werden. Die Stufen sind:

1. Stufe: Studienauftrag: Offener Ideenwettbewerb im Konkurrenzverfahren

Eingeladen wurden 6 Teams. Sie hatten den Auftrag, im Rahmen des Studienauftrags einen Fächer von Möglichkeiten in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft für eine Raumentwicklung im Gebiet Leimental – Birseck – Allschwil zu öffnen und Lösungsmöglichkeiten zu erkunden. Von den Teams waren Zukunftsbilder für die räumliche, städtebauliche, wirtschaftliche und verkehrliche Entwicklung dieses Raumes bis 2030 und bis 2050 (langfristige Perspektive) zu erarbeiten. Die langfristige Perspektive 2050 dient insbesondere dazu, Überlegungen zu langfristigen Inf-

rastrukturmassnahmen im Bereich Bahn und Strasse (S-Bahn, Ergänzung des HLS-Netzes, grössere Umfahrungsstrassen) anzustellen.

Im Rahmen des Projekts ELBA war folgende Frage zu beantworten: Welche Massnahmen im Bereich Verkehr, Siedlung und Landschaft sind für die langfristige Entwicklung des Raumes Leimental – Birsecks – Allschwil zweckmässig? Hierfür waren die folgenden Teilfragen zu beantworten:

- Wie soll dieser Raum in 20 bzw. 40 Jahren aussehen? Welche Funktion soll dieser Raum übernehmen? Wie soll das Verkehrssystem aussehen? Welche Funktion sollen die verschiedenen Verkehrsträger übernehmen? Wie könnte ein Quantensprung im Gesamtverkehrssystem aussehen? Wäre dieser zweckmässig? Welche Auswirkungen hätte dieser Quantensprung auf die Siedlungsentwicklung und die Landschaft?
- Welche Probleme bestehen heute und in der Zukunft?
- Welche Ziele werden verfolgt und sind prioritär?
- Welche Möglichkeiten gibt es, diese Ziele zu erreichen? Wie können die erkannten Probleme entschärft oder gelöst werden?

Ziel auf dieser Stufe des Studienauftrags war es, eine möglichst grosse Breite an Stossrichtungen zu erhalten. Deshalb wurde im Studienauftrag noch kein Team dazu verpflichtet, die Südumfahrung in den Variantenfelder aufzunehmen, um die Offenheit für Lösungsmöglichkeiten beibehalten zu können. Falls in den Lösungen der Teams im Bereich MIV die Südumfahrung Basel nicht vorkommt, wurden sie jedoch dazu verpflichtet, diesen Verzicht auf die Südumfahrung sorgfältig und transparent zu begründen. Dies ist auch erfolgt.

Die verkehrsbezogenen Ergebnisse der Planungsteams können grundsätzlich drei Stossrichtungen zugeordnet werden:

- Die Stossrichtung Bestand geht davon aus, dass Lösungen ohne zusätzliche MIV-Infrastruktur auskommen. Dies bedingt einen starken OeV-Ausbau, eine bessere Organisation des Verkehrs sowie starke Eingriffe ins Siedlungsbild.
- Die Stossrichtung Tangente geht davon aus, dass die Mobilitätsmassnahmen eine Südtangente umfassen müssen, die stadtnäher als die ursprüngliche Südumfahrung liegen soll. Zudem ist ein weiterer OeV Ausbau vorgesehen. Das Team legt noch keine konkrete Linienführung fest, sondern scheidet einen Korridor aus, in welchem die Tangente zu liegen kommen müsste.
- Die Stossrichtung Kombi möchte die Probleme mit zahlreichen kleinräumigen Massnahmen in den Bereichen OeV und MIV abdecken.

Kein Planungsteam sieht die ursprüngliche Südumfahrung mit ihrer Linienführung gemäss KRIP-Entwurf als zweckmässige Lösung an. Zentrale Begründungen waren eine unerwünschte Beeinflussung der Siedlungsentwicklung (Abkehr von Verdichtung und von der Konzentration auf bestimmte Räume bzw. Achsen) sowie die Zerschneidungswirkung.

2. Stufe: Testplanung

Ins Testplanungsverfahren wurden die jeweils Besten der drei Stossrichtungen weitergezogen. Auf dieser Planungsstufe werden zurzeit die vorgeschlagenen Stossrichtungen vertieft bzw. die Massnahmen konkretisiert. Insbesondere müssen die Planungsteams die Zweckmässigkeit und auch die Machbarkeit ihrer Planungsideen aufzeigen. Am Ende des Testplanungsverfahrens soll eine weitere Reduktion der Stossrichtungen von drei auf zwei erfolgen.

Da die Südumfahrung in keinem Variantenfächer der drei Planungsteams auftaucht, wird dem Team, welches die Stossrichtung Tangente verfolgt, ein Zusatzauftrag dahingehend erteilt, in den Variantenfächer möglicher Lagen der Südtangente auch die Südumfahrung gemäss KRIP-Entwurf mit aufzunehmen. Gleichzeitig wird der ursprüngliche Korridor, in dem mögliche Trassen zu suchen sind, bis zur ehemaligen Südumfahrungs-Trasse erweitert.

3. Stufe: Erarbeitung Landratsvorlage

Nach Abschluss des Testplanungsverfahrens soll, wie oben erwähnt, eine Stossrichtung verworfen werden. Die verbleibenden Testplanungen werden weiter konkretisiert und zu einer Landratsvorlage im Sinne des KRIP-Auftrags verarbeitet.

Vor diesem Hintergrund sind die nachfolgenden Antworten zu verstehen. Gleichzeitig möchte der Regierungsrat auf die Programme für den Studienauftrag und die Testplanungen auf der Homepage www.elba.bl.ch aufmerksam machen.

II. Antworten des Regierungsrates zu den einzelnen Fragen

1. *Im LR-Beschluss zum KRIP (S. 75, V2.1) wurde der Regierung folgender Auftrag gegeben: Dem LR ist innert 5 Jahren nach dessen Genehmigung durch den BR eine Vorlage zu präsentieren. Varianten für Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Birseck und Leimental aufzeigen. Die Südumfahrung muss als eine Variante miteinbezogen werden. Warum wurden den Planungsteams der Auftrag die "Südumfahrung" als Variante in die Lösungsvorschläge miteinzubeziehen nicht gegeben?*

Den Planungsteams wurde in der ersten Bearbeitungsstufe (Studienauftrag) der explizite Auftrag erteilt, sich zu einer Variante Südumfahrung aus fachlicher Sicht zu äussern. Somit mussten die Teams eine Variante Südumfahrung in Betracht ziehen. Dies ist erfolgt, jedoch hat kein Planungsteam die ursprüngliche Linienführung der Südumfahrung als Lösung vorgeschlagen. Aus diesem Grund erhält das Planungsteam, welches die Stossrichtung Tangente mit einer stadtnahen Strassentangente weiterverfolgt, den Zusatzauftrag, den Variantenfächer für eine Strassentangente inkl. der ursprünglichen Südumfahrung vertieft zu untersuchen. Damit soll gewährleistet werden, dass am Ende der 2. Bearbeitungsstufe (Testplanung) die Best-Lösung für eine Strassentangente im Planungsperimeter von ELBA vorliegt.

Konkret wurde der Zusatzauftrag, die Südumfahrung in den Variantenfächer aufzunehmen, im Testplanungsprogramm vom 2. November 2011 (S. 16) wie folgt formuliert:

- Die optimale Linienführung der Strassentangente ist im ganzen Bereich zwischen der Umfahrung Gundeldingen (Voraussetzung) und dem Perimeter der ursprünglichen Südumfahrung zu suchen und in ein Strassennetz inkl. flankierender Massnahmen zu integrieren.
- Die Funktion der neuen Strassentangente ist zu definieren.
- Im zu untersuchenden Variantenspektrum muss das Trasse der ursprünglichen Südumfahrung zwingend enthalten sein. Falls dieses Trasse aufgrund der vorzunehmenden Bewertung nicht als Bestvariante definiert wird, ist die Südumfahrung einem Vergleich mit der Bestvariante zu unterziehen.

- Die Auswirkungen der vorgeschlagenen Strassentangente auf die Siedlung und die Landschaft sind aufzuzeigen.
- Die Bestvariante muss aufwärtskompatibel sein. Die Verknüpfungen mit der Stadt Basel und dem französischen Netz sind aufzuzeigen.

Dafür werden auch zusätzliche Mittel für die Modelldurchläufe zur Verfügung gestellt.

2. *Warum wurde der Auftrag im Bereich MIV nur für Lösungen in Teilräumen gesucht und eine grossräumige Lösung überhaupt nicht mit einbezogen?*

Den Planungsteams wurde in der 1. Bearbeitungsstufe der Auftrag erteilt, für den gesamten Raum Lösungen zu entwickeln und auch Quantensprünge im Gesamtverkehrssystem (z.B. neue S-Bahn, neue Hochleistungsstrasse, neue Siedlungsschwerpunkte, etc.) einzubringen. Hierfür wurden Perimeter und Zeithorizont (bis 2050) bewusst ausreichend grosszügig gewählt. Das war der Auftrag der 1. Bearbeitungsstufe. Als Resultat der 1. Bearbeitungsstufe wurde im Bereich MIV nur von einem Team eine grossräumige MIV-Lösung, wie eine Umfahrung von regionaler Bedeutung, vorgeschlagen. Die anderen Teams haben eine grossräumige MIV-Lösung zwar miteinbezogen, diese jedoch verworfen. Mit der vertieften Untersuchung der Stossrichtung Tangente sowie dem Zusatzauftrag (vgl. Antwort zur Frage 1) wird eine grossräumige MIV-Lösung in der 2. Bearbeitungsstufe weiterverfolgt und konkretisiert.

3. *Wie geht die BUD mit der Weiterentwicklung der Südumfahrung um und wann wird diese Planung in das Projekt ELBA einfließen?*

Siehe Antwort auf Frage 1

4. *Kann sich die Regierung, eine ähnliche Lösung wie bei der zur Zeit im Bau befindlichen HPL, der Autoverkehr im Tunnel und darauf der Langsamverkehr (Fussgänger und Velo) vorstellen?*

Diese Frage bewegt sich bereits auf Projektniveau. Zurzeit sind wir in der Phase der Suche nach Lösungsoptionen. Bevor eine allfällige Linienführung nicht feststeht, ist offen, ob ein allfälliger Tunnel im Tagbau (analog HPL) oder bergmännisch (analog Tunnel Eggflue) erstellt wird. Deshalb kann sich der Regierungsrat zu dieser Frage noch nicht äussern.

5. *Wann gedenkt der Regierungsrat den ganzen Auftrag des Landrates umzusetzen, damit der Landrat am Schluss zukunftsgerichtete Varianten zur Entscheidungsfindung vorlegen kann?"*

Der Regierungsrat wurde vom Landrat beauftragt, dem Parlament innert 5 Jahren nach dem Bundesratsbeschluss zum Kantonalen Richtplan in geeigneter Form eine Landratsvorlage zur Anpassung des Richtplans im Bereich Leimental/Birseck betreffend Abstimmung Siedlung und Verkehr vorzulegen.

Der Kantonale Richtplan wurde vom Bundesrat am 8. September 2010 genehmigt. Dies bedeutet, dass der Regierungsrat die geforderte Landratsvorlage bis spätestens im Herbst 2015 dem Land-

rat vorzulegen hat. Ziel des Regierungsrats ist es, diese Zeitvorgabe nicht nur einzuhalten, sondern diese Vorlage möglichst bis Ende 2014 überweisen zu können.

Liestal, 10. Januar 2012

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:

der Landschreiber: