

Bürgerlich Demokratische Partei

Basel-Landschaft
Postfach 482
4410 Liestal



Amt für Raumplanung
Kreuzbodenweg 2
4410 Liestal

15. März 2018

Vernehmlassung zum Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft (KRIP) Anpassung 2017 (Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die BDP Basel Landschaft dankt Ihnen für die Möglichkeit der Vernehmlassung zu dieser Vorlage und nimmt zu einigen konkreten Projekten wie untenstehend Stellung.

Diese Vernehmlassung enthält drei Arten von Anmerkungen:

- A) Projektbezogene sachliche Anmerkungen
- B) Textliche Unklarheiten und verbesserungswürdige Formulierungen
- C) Orthographie-, Interpunktions-, Grammatik-, Flüchtigkeitsfehler, etc.

A) Projektbezogene sachliche Anmerkungen:

V2.1 Übergeordnete Projekte

Seite 10/11: H18 Umfahrung Laufen/Zwingen:

Bei der Planung des „Knotens Birs mill“ (südwestliches Ende der Umfahrungsstrecke) ist die Zufahrt in die Lützelstrasse („ebenerdig“ nach Kleinlützel) nicht zu vernachlässigen und ggf. direkt mit einzubeziehen.

Ev. könnte sogar der Verkehr vom Challpass (H274) und v.a. von Kleinlützel (H267) über die Lützelstrasse bei Birs mill direkt in die Umfahrung Laufen geführt werden (und nicht über die Röschenzstrasse durch Laufen hindurch). Dies könnte auch die Kernzone von Laufen entlasten. Eine entsprechende Anpassung der Signalisation (und ev. Umklassierung/Ausbau der Lützelstrasse) wäre ggf. vorzusehen.

Seite 10/11: H18 Muggenbergtunnel (s.a. zu S. 25 bei den Kantonsstrassen weiter unten)

Sollte eine Birsbrücke (bei Büttönen – siehe weiter unten im Kapitel über Kantonsstrassen im Abschnitt zu S. 25) für die Verbindung von der H18/T18 nach Seewen & Nunningen in Betracht kommen, so wäre ein „Wendebogen“ zwischen Eggfluchtunnel und Muggenbergtunnel vorzusehen, damit der Verkehr von

Laufen/Zwingen nach Seewen/Nunningen und vice versa durch den Eggfluchtunnel geführt und dort in Richtung Grellingen zur Brücke geleitet werden kann (und nicht in Grellingen durch das Dorf muss). Der Wendebogen wäre als Brückenbauwerk oder Unterführung vorzusehen, da dort der Platz für einen Vollanschluss nicht vorhanden sein dürfte.

V2.2 Kantonsstrassennetz

Seite 20: H3 Verlegung Rheinstrasse Pratteln/Augst (Salina Raurica):

Die BDP erachtet diese Strassenverlegung nach wie vor als verkehrstechnischen Schildbürgerstreich, hebt sie doch im rückzubauenden Bereich nicht nur die Möglichkeit auf, dass das Hauptstrassennetz den Verkehr in genügendem Masse aufnehmen kann, wenn auf der parallel liegenden Autobahn A2/N2 kein zügiges Durchkommen mehr möglich ist (was öfter mal vorkommt), sondern auch wird ein flüssiges Vorankommen (durch die mehreren Kreisel mit Abbrems- und Beschleunigungsbewegungen) generell kaum möglich sein. Folge davon ist der Zwang zu einer energetisch äusserst fragwürdigen Fahrweise.

Zudem sei darauf hingewiesen, dass auch mit bestehendem Verlauf der Strasse der Rheinuferbereich für freizeitliche Nutzung zugänglich gemacht werden kann, indem z.B. der bestehende Verlauf abgesenkt würde (im Tagbau), ev. halbtief – gedeckt als begrünter „Freizeithügel“ mit Übergang in die Uferzone.

Seite 22/23: Langmattstrasse Oberwil

Die Langmattstrasse als Kantonsstrasse umzuklassieren und ev. auszubauen muss von mehrerlei Seiten grundsätzlich infragegestellt werden – eine Verlängerung bis zur Bielstrasse noch viel mehr.

- Die Langmattstrasse würde von der östlichen Leimentaler Achse (Therwilerstrasse in Oberwil etc.) durch das Mühlemattquartier eine kürzere Querverbindung ins hintere Leimental öffnen, womit sie zum Missbrauch des „Einkaufs- und Gewerbequartiers Mühlematt“ als Transitstrecke verleiten würde. Um aus dem Mühlemattquartier direkt auf die östliche Leimentaler Achse zu kommen, besteht schon eine Querverbindung über die Ringstrasse in Therwil. Zudem sollte der Transitverkehr aus dem hinteren Leimental schon in Therwil direkt in Richtung Autobahn in Reinach oder über Therwil auf die östliche Leimentaler Achse geführt werden – am besten schon in Therwil im Dorf, jedoch nicht zusätzlich durch's Einkaufs- und Gewerbequartier Mühlematt, das jetzt schon das Gegenteil einer Transitstrecke ist.
- Für eine Weiterführung der Langmattstrasse zur Bielstrasse dürfte der Bedarf nicht nachweisbar sein. Zudem beschränkt sich dieser Verkehr fast ausschliesslich auf Anstösser in den Quartieren Vorderberg in Oberwil und Biel Breite in Biel Benken, die über die Mühlegasse resp. Stephan Gschwind-Strasse in Oberwil problemlos erreichbar sind. Die Linksabbieger in der Stephan Gschwind-Strasse vor der Gemeindeverwaltung sind wesentlich weniger zahlreich als die Rechtsabbieger. Alle anderen Verkehrsteilnehmer (inkl. Transitverkehr) fahren besser über die Oberwilerstrasse in Therwil aus dem Mühlemattquartier hinaus und direkt über die Benkenstrasse in Therwil, wo erst noch wesentlich schneller (mit 80 km/h) vorangekommen werden kann – im Gegensatz zur Bielstrasse, die auf 50 km/h begrenzt ist und – abgesehen von einem kurzen Stück von ein paar 100 m im Löliwald mit 60 km/h – dann auch in Biel-Benken mit 50 km/h fortgesetzt wird.
- Des weiteren ist zu beachten, dass in früheren Projekten (die unter leicht geänderten Vorgaben wieder aufgegriffen werden dürften) die Langmattstrasse zwischen Feldstrasse und Birsig mitten in Sportplätze zu liegen gekommen wäre – was mit der Nutzung dieses Gebiets für Sport & Freizeit kollidieren würde.

Die BDP sieht keinerlei Bedarf, die Langmattstrasse aufzuwerten – sogar nicht einmal als Quartierverbindungsstrasse – solange die süd(west)liche Verkehrsabführung aus dem Mühlemattquartier sowie die Dorfdurchfahrt in Therwil nicht auch verbessert werden. Ob hier überhaupt eine Aufnahme ins Kantonsstrassennetz angezeigt ist, darf infragegestellt werden, sind doch bestehende Bauten auf dem schon bestehenden Teilstück (wie Tramunterführung) auch bei weiterer Industrieansiedlung westlich des Marbachs nutzbar. Erst bei weiterer Industrieansiedlung auch östlich des Marbachs (was aber in keinem

absehbarem Zeithorizont zu erwarten ist) wäre ev. darauf zurückzugreifen. Da das letzte noch unerstellte Teilstück der Langmattstrasse aber ohnehin als mögliche Verlängerung einer bestehenden Gemeindestrasse vorgesehen ist, wäre eine spätere Umklassierung auch längerfristig nicht verbaut.

Seite 23: Teilumfahrung Reinach Süd

Parallel zur „Abnahme des Leimentaler Verkehrs im Birstal“ wäre die Fortsetzung in Therwil anzugehen – sonst verlagert sich der Flaschenhals unweigerlich in die Reinacherstrasse nach Therwil.

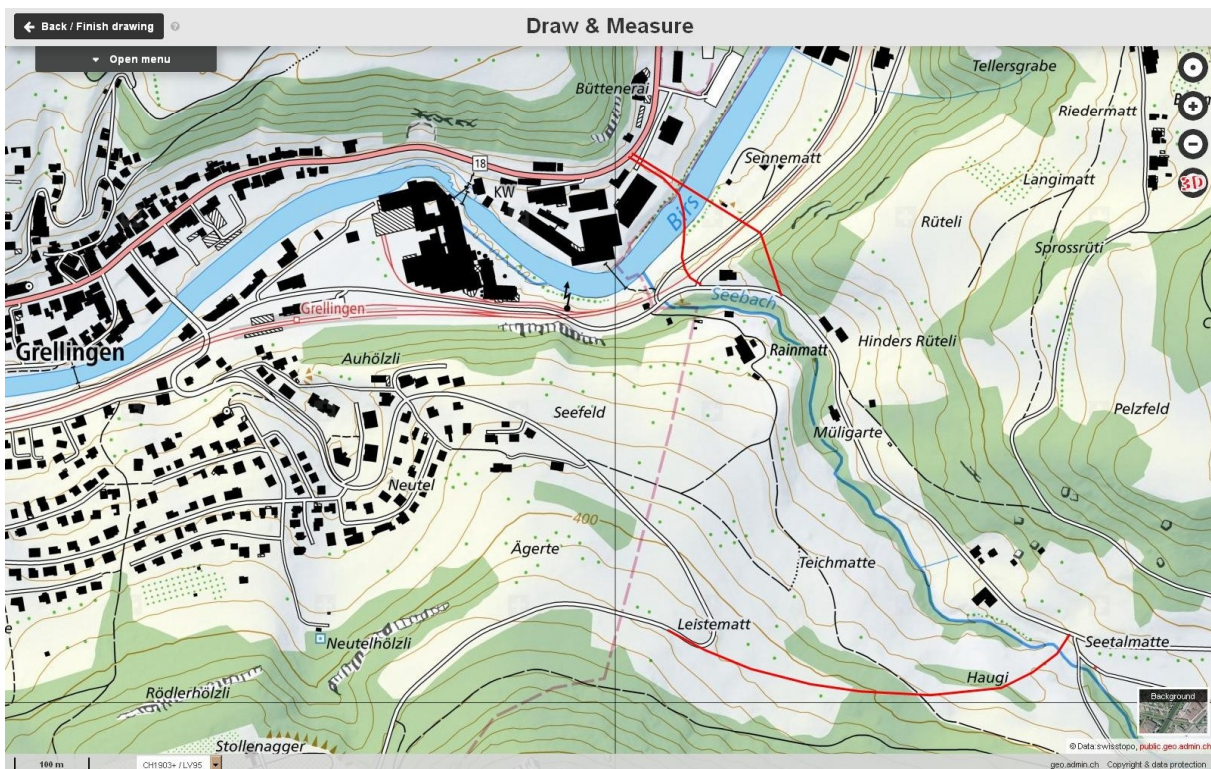
Seiten 23-25: Umfahrungs- und Brückenprojekte Laufen

Wie oben schon erwähnt, wäre die Abnahme des Verkehrs von Challpass und Kleinlützel über die Lützelstrasse direkt in die Umfahrung Laufen („Knoten Birmill“) ev. einer näheren Betrachtung zu unterziehen.

Seite 25: Grellingen: Sanierung SBB-Niveauübergänge (inkl. mögliche Birsbrücke)

Eine Sanierung der SBB-Niveauübergänge ist zwar als dringlich einzustufen, sollte aber in Koordination mit dem SBB-Doppelspurausbau und dem Projektfortschritt einer ggf. vorzusehenden Birsbrücke (bei Büttenen) erfolgen (sofern der Bedarf diese rechtfertigt). Dazu schlägt die BDP eine geänderte Linienführung der Nunningerstrasse hin zur Seewenstrasse vor (Länge ca. 550 m, mit konstantem Gefälle – siehe Kartenausschnitt), mit der sogar zwei von drei Bahnübergängen entfallen können. In Kombination mit einer Brücke über Birs und Bahn konnte der komplette Transitverkehr nicht nur nach Seewen, sondern auch nach Nunningen vom Grellinger Dorfkern beidseits der Birs ferngehalten werden (siehe dazu auch das Anpassungsbauwerk beim Muggenbergstunnel oben). Damit könnte zugleich der verkehrliche Nutzen einer Birsbrücke an der genannten Stelle gerechtfertigt werden.

Kartenausschnitt Situation Nunningerstrasse – Seewenstrasse und Birsbrücke Grellingen (Büttenen)



Vorgeschlagene Birsbrücke in 2 Varianten (rote Linien oben; ev. mit Tunnel) – sowie Linienführung der Nunningerstrasse von Leistematt in die Seewenstrasse bei Seetalmatte (rote Linie unten)

Mit der vorgeschlagenen Brücke könnte auf den Bahnübergang auf der Bahnhofstrasse (zwischen dem Bahnhof Grellingen und der Verzweigung Grellingen/Duggingen/Seewen) sowie den kleinen Bahnübergang in den Bahnweg (Duggingen) verzichtet und nur noch ein Fahr-/Feldweg als Fortsetzung nördlich der Gleise vorgesehen werden. Er wäre die Fortsetzung des Bahnwegs in Duggingen und würde unter der vorgeschlagenen Brücke nördlich der Gleise zum Bahnhof Grellingen führen. Ein direkter Abgang von der Brücke (zwischen Bahn und Birs) wäre ev. vorzusehen. Zusammen mit dem Doppelspurausbau der SBB-Linie im Bereich der Birsbiegung (wo das Eisenbahngleis ohnehin schon durch eine Stützmauer stabilisiert wird) wäre ev. eine Art „an der Stützmauer montierter (ev. hängender) Steg“ als Fahr-/Radweg in Betracht zu ziehen (er könnte ev. sogar als „Bahnbauwerk“ über Bahngelder mitfinanziert werden). Dieser „hängende Feldweg“ wäre kaum durch Birshochwasser gefährdet und würde zudem den Birsuferbereich nicht tangieren.

Als Brücken sind zwei Varianten prädestiniert: (1) Mit einer geraden Linienführung einer fast neigungs-freien Brücke (Länge ca. 200 m, min. Spannweite über Birs ca. 70 m) wären auf Dugginger Seite nur wenig Terrainarbeiten notwendig, da das Strassenniveau dort schon jetzt mehrere Meter über dem Bahntrasse liegt. Um die Birsufer unberührt zu lassen, wäre ev. auch eine stützenfreie Hängebrücke denkbar. Der spitze Winkel bei der Abzweigung in die Seewenstrasse bliebe damit aber bestehen. Mit einem kurzen Tunnel (ca. 75 m lang) in fast gerader Fortsetzung könnte dieser aber abgefangen werden. (2) Mit einer S-förmig geschwungenen Brücke (ebenfalls ohne nennenswerte Neigung) könnte die unübersichtliche Abzweigung ebenso entschärft werden. Der Verkehr von Duggingen wäre ohnehin nur noch Lokalverkehr.

Der Abzweiger zum Grellinger Bahnhof könnte in beiden Varianten komplett entfallen und renaturiert werden (abgesehen von der als „asphaltiertem Feldweg“ vorzusehenden Zufahrt zum Hof „Rainmatt“). Allenfalls wäre ein Fuss-/Radweg als Perronzugang südlich der Gleise denkbar (asphaltiert oder als Naturstrasse), sofern dies ohne Geländearbeiten möglich ist (also ohne Felsabsprengungen etc.).

Die jetzige Nunningerstrasse bliebe innerhalb von Grellingen bestehen, was eine Zufahrt von „Grellingen südlich der Birs“ auch „von oben her“ ermöglicht und zudem den vorläufig beizubehaltenden Bahnübergang im Dorf entlasten kann. Sofern sich eine Aufhebung dieses Niveauübergangs immer noch als notwendig erweisen würde, wäre er mit dem Doppelspurausbau als Unter- oder Überführung vorzusehen und von den SBB mitfinanzieren zu lassen. Es ist zu bedenken, dass er jedoch nur noch die beiden Dorfteile verbinden resp. trennen würde und dann nicht mehr auf einer Kantonsstrasse liegen würde – und folglich ev. sogar längerfristig als bewachter Bahnübergang mit Barrieren verbleiben könnte. Eine Fussgängerunterführung unter dem Bahnhof durch wäre in jedem Fall vorzusehen – natürlich barrierefrei (d.h. auch ohne Treppenstufen) und möglicherweise zugleich als Radweg nutzbar (neben Treppen).

Der Zeithorizont sei an dieser Stelle offengelassen, da es mit dem SBB-Doppelspurausbau sowie der Sanierung der Niveaübergänge zu koordinieren wäre, letztere aber vorläufig noch belassen werden können. Vorerst wäre zumindest eine Trasseesicherung vorzunehmen. Die Bahnhofstrasse sowie die Nunningerstrasse im Dorf bis zur vorzusehenden „oberen Dorfeinfahrt“ (Abzweiger bei Leistematt) könnten dann zudem aus dem Kantonsstrassenetz entlassen werden.

V2.3 Schienennetz

Seite 32: Tramverbindung Dreispitz

Die BDP begrüsst die weitere Erschliessung eines dicht belegten Gebiets, stellt aber die Frage auf, wie effizient „Tramlinien im Zick-Zack-Kurs“ sein werden, würde doch eine Direktverbindung zwischen Leimgrubenweg und MFK wohl nur eine Zwischenstation auf gerader Linie enthalten – und wäre schneller (würde aber natürlich weniger erschliessen). Hier wäre eine „Kreuzkombination“ anzudenken: die Fortsetzung der Gleise der Linie 16 aus der Gundeldingerstrasse durch den Leimgrubenweg in den Schienenstrang der Linien 10/11 beim Dreispitz in Richtung Birstal, aber auch ein Abzweiger der Gleise der Linien 10/11 von der Münchensteinerbrücke her in die neu zu erschliessende jetzige Wien-Strasse zur MFK. Ein Gleisbogen durch den Leimgrubenweg in die Wien-Strasse wäre natürlich auch Teil davon. Eine Koor-

dination mit dem Projekt „Tram Dreispitz – St. Jakob (– Polyfeld Muttenz) wäre zu prüfen, um eine Linien Leimgrubenweg – Dreispitz – St. Jakob zu ermöglichen (zur Gundeldinger Seite Bahnhof SBB).

Seite 33: Direktverbindung Leimental – Bahnhof SBB:

Da auch nach der Ablehnung des Tramprojekts durch den Margarethenstich diese Verbindung nach wie vor ein Thema sein dürfte, wäre es angebracht, eine konkrete Prüfung einer Linienführung via Heuwaage und Innere Margarethenstrasse zusammen mit dem Kanton BS nochmal eingehend zu prüfen und v.a. eine Trassefreihaltung für einen grösseren Gleisbogen in Doppelspur auf der Heuwaage zu sichern.

Seite 33: Wendeschlaufe Bottmingen

Anstatt an immer mehr Orten Wendeschlaufen zu bauen, täte die BLT gut daran, sich zu überlegen, ob als Alternative bei der nächsten Rollmaterialbeschaffung an Zweirichtungsfahrzeuge gedacht werden sollte. Gerade bei derzeit mehreren angedachten Projekten wird diese Problematik immer wieder zum tragen kommen. Die Genfer TPG machen es auf deren Linie 14 vor, wie das sehr flexibel funktioniert – und zwar bezeichnenderweise mit denjenigen beiden Rollmaterialtypen (von Bombardier und Stadler), die auch auf dem Basler Schienennetz unterwegs sind.

Seite 33: Tramtunnel Bruderholz

Nachdem das Baselbieter Stimmvolk vor kurzem nicht einmal bereit war, 14 Mio. für die Variante durch den Margarethenstich inklusive Express-Trams aufzubringen, nun ein Projekt mit mehr oder weniger demselben Nutzen, aber über 10-fachen Kosten vorzuschlagen, kann nur als illusorische Träumerei bezeichnet werden. Es ist infrage zu stellen, ob diese Idee weiterhin als konkretes Projekt im Richtplan enthalten sein sollte.

Seite 35: Trammerschliessung Salina Raurica

Die BDP hält nach wie vor eine „Tramverlängerung im Zick-Zack-Kurs“ für keine geeignete Lösung. Als Alternative wurde schon eine direkte Verlängerung in Richtung Augst sowie die „Rückanbindung“ über die Verlängerung der Linie 3 von Birsfelden über Schweizerhalle (als Expresslinie) mit einem Zusammenschluss beider Linien in Augst vorgeschlagen. Insgesamt besteht bei der Verlängerung der Linie 14 in Pratteln jedoch auf jeden Fall ein Entwicklungspotential, das genutzt werden sollte.

Seite 36: Tramverlängerung Allschwil Letten

Die BDP begrüsst auch dieses Ausbauprojekt und weist wiederum darauf hin, dass mit Zweirichtungsfahrzeugen ein etappenweiser Ausbau des Tramnetzes erleichtert werden kann.

Seite 37: „Verlängerung der Birseckbahn nach Reinach“

Um die beiden Kreisel Dornacherstrasse – Bruggstrasse nicht noch mehr zu belasten, wäre eine Linienführung der (ohnehin neu zu erstellenden) Trambrücke über die Birs einige 100 m südlich zu prüfen.

Seite 37: Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (– Polyfeld Muttenz)

Eine Koordination mit dem Projekt „Tram Dreispitz“ (via Wien-Strasse zur MFK) wäre ev. zu prüfen (s.o.).

B) Textliche Unklarheiten und verbesserungswürdige Formulierungen:

Seite 20: Knoten Angenstein/Aesch

Der Absatz über den angepassten Netzbeschluss ist bzgl. der H2 wohl am falschen Ort im Text plziert. Er gilt ja allgemein für verschiedene Abschnitte und Projekte.

Es ist zudem nicht klar, was mit „Knoten Angenstein“ resp. „Anschluss Angenstein“ genau gemeint ist, solange der Muggenbergtunnel noch nicht gebaut ist.

Seite 22: Sundgauerstrasse

Der Erklärungstext ist völlig ungenügend und nennt zudem die Standortgemeinde nur indirekt (bei den Auswirkungen); ausserdem ist unklar, was hier das eigentliche Projekt ist. Dies sollte aus dem Erläuterungstext jedoch hervorgehen.

C) Orthographie, Interpunktion, Grammatik, Flüchtigkeitsfehler, etc.:

- S. 3 Zeile 2: letzte zwei Buchstaben (rot unterstrichen): sind wohl fehlerhafterweise hineingerutscht
- S. 21 Zeile 2: Anfang 2. Satz: das sollte wohl „Dies“ (und nicht „Die“) heissen.
- S. 22 Zeile 1: es ist unklar, ob es einen Grund hat, dass die Kasernenstrasse ohne und die Rosenstrasse mit Artikel geschrieben steht. Weiter unten im selben Absatz stehen beide jeweils einzeln ohne Artikel.
- S. 33 Titel: Beim Projekt der Tramverlängerung Binningen – Oberwil steht im Titel als Klammerzusatz fälschlicherweise „Tramtunnel Bruderholz“; dieser Klammerzusatz bezieht sich jedoch auf das Projekt gleich obendran. Hier sollte etwas der Art „Tram Leimental West“ o.ä. stehen.

Wir danken Ihnen schon im voraus für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen und Anliegen und würden uns freuen, wenn unsere Gedanken und Ideen nicht ganz vergebens gewesen wären.

Mit freundlichen Grüssen
BDP Basel Landschaft

Marie-Therese Müller
Landrätin BDP BL

Beat Schmid
Vorstand BDP BL
Verfasser dieser Vernehmlassung