



Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2003/067 von Landrat Anton Fritschi, FDP, vom 20. Februar

2003 betreffend "Verkehrsdrehscheibe Dornach-Arlesheim / BLT-Linie 10"

vom 8. April 2003

Am 20. Februar 2003 reichte Landrat Anton Fritschi, FDP, die Interpellation betreffend "Verkehrsdrehscheibe Dornach-Arlesheim / BLT-Linie 10" mit folgendem Wortlaut ein:

"Die Verkehrsdrehscheibe Dornach-Arlesheim hat sich neben Liestal zur zweitwichtigsten entwickelt. Beim Bahnhof Dornach-Arlesheim treffen die SBB Linie Basel-Delémont, die BLT Linie 10 und vier stark frequentierte Buslinien zusammen. Das Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsträger ist nicht gelöst; das Problem hingegen ist erkannt. Es ist wichtig, dass bald etwas passiert und umsetzungsfähige Lösungen mit entsprechendem Nachdruck realisiert werden. Da mehrere Verkehrsträger und zwei Kantone involviert sind, ist eine Koordination und Zusammenarbeit besonders wichtig.

Die BLT Linie 10 spielt bei der oben dargestellten Situation eine wesentliche Rolle. Der Bahnabschnitt Arlesheim - Dornach wurde ursprünglich gebaut, um der Arlesheimer Bevölkerung den Aufstieg ins Dorf zu erleichtern. Dies hat sich in den letzten Jahrzehnten drastisch verändert. In jeder Richtung benutzen heute rund 4000 Personen täglich oder rund 550'000 Personen jährlich diesen Bahnabschnitt, Tendenz steigend. Dies entspricht in Etwa den drei im Tarifverbund NWS meistbefahrenen Ueberlandbuslinien im oberen Baselbiet.

Ich bitte den Regierungsrat um schriftliche Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Bedeutung hat für den Kanton Basel-Landschaft die Drehscheibe Dornach-Arlesheim?
2. Werden die baulichen Voraussetzungen für die vorgesehene Verlängerung der Buslinie 65 im Arlesheimer Industriegebiet miteinbezogen?
3. Wie gedenkt die Regierung mit dem Kanton Solothurn zusammenzuarbeiten und die übrigen Partner mit in das Projekt einzubinden?
4. In welchem Zeitrahmen kann mit einer Realisierung gerechnet werden? Wer wird die Federführung für dieses Projekt übernehmen?
5. Mit welchen Kosten ist zu rechnen und wer wird diese Kosten tragen?
6. Gibt es Pläne die BLT Linie 10 im Abschnitt Arlesheim - Dornach auszubauen und von Dornach weiterzuführen und wann gedenkt man ggf. diese umzusetzen?"

Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:

Der Bahnhof Dornach-Arlesheim ist einer der wichtigsten Umsteigeknoten im öffentlichen Verkehrsnetz des Kantons Basel-Landschaft. Er liegt auf der Kantonsgrenze zum Kanton Solothurn in den Gemeinden Arlesheim (BL) und Dornach (SO). Das Bahnhofsgelände präsentiert sich heute in einem unstrukturierten gewachsenen Zustand. Die Haltestellen der verschiedenen Verkehrsmittel sind über das ganze Bahnhofsgelände verstreut, die Umsteigewege sind entsprechend weit und mitunter gefährlich. Die Fussgängerströme sind diffus und das Auffinden der Haltestellen zum Teil schwierig.

Die Probleme sind seit langem bekannt. Bereits in den siebziger und frühen achtziger Jahren sind umfangreiche Studien über die Überbauung und Umgebungsgestaltung des Bahnhofareals durchgeführt worden. 1989 wurde ein Wettbewerb zur Planung des Bahnhofgebietes durchgeführt. In der Folge wurde 1992 auf der Basis des drittrangierten Projektes von Gass + Hafner Architekten ein grenzüberschreitender Quartierplan (BL) / Gestaltungsplan (SO) ausgearbeitet. Der im Jahre 1995 von beiden Kantonen genehmigte Quartierplan/Gestaltungsplan konnte allerdings bis heute nicht umgesetzt werden.

Im Jahr 2000 hat die Gemeinde Arlesheim den Impuls zu einer erneuten Aufnahme der Planung gegeben. Es wurde eine Arbeitsgruppe bestehend aus Vertretern der beiden Gemeinden, den beiden Kantonen, den beteiligten Transportunternehmen sowie eines Planungsteams gebildet. Unter der Leitung des Amtes für Raumplanung BL überprüft diese Arbeitsgruppe, wie der rechtsgültige Quartierplan/Gestaltungsplan überarbeitet werden kann. Das Ziel ist, für mögliche Investoren eine attraktivere Ausgangslage zu schaffen, damit die Situation am Bahnhof Dornach-Arlesheim endlich verbessert wird. Es hat sich herausgestellt, dass es von Vorteil ist, in einem ersten Schritt den Verkehrsknoten des öffentlichen Verkehrs zu optimieren sowie kompakt zu gestalten, und damit die Attraktivität zu erhöhen. So könnten für den öffentlichen Verkehr ausgezeichnete Umsteigebedingungen geschaffen werden. In einem zweiten Schritt könnte dank der Reduktion der Verkehrsflächen (direktere Führung) der Spielraum für eine kommerzielle Überbauung und damit die Attraktivität für Investoren erhöht werden. Davon könnten sowohl der öffentliche Verkehr als auch die privaten Investoren profitieren.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Welche Bedeutung hat für den Kanton Basel-Landschaft die Drehscheibe Dornach-Arlesheim?

Der Bahnhof Dornach-Arlesheim ist mit der Verknüpfung von S-Bahn, Tram und vier Buslinien einer der wichtigsten Umsteigeknoten im öffentlichen Verkehrsnetz des Kantons. Die Verkehrsdrehscheibe Dornach-Arlesheim hat für den Kanton Basel-Landschaft sehr grosse Bedeutung. Im behördenverbindlichen Regionalplan Siedlung Basel-Landschaft ist der Bahnhof Dornach-Arlesheim als Bahnhof und Umsteigestation von regionaler Bedeutung festgesetzt. An einer intensiveren und multifunktionalen Nutzung besteht ein kantonales Interesse. Der Kanton hat sich verpflichtet, die Gemeinden in der Planung zu unterstützen und die Möglichkeiten einer aktiven Bodenpolitik zu prüfen sowie aktiv die Verhandlungen zwischen Gemeinden, der SBB und allfälligen privaten Investoren zu unterstützen.

2. *Werden die baulichen Voraussetzungen für die vorgesehene Verlängerung der Buslinie 65 im Arlesheimer Industriegebiet miteinbezogen?*

Im Arlesheimer Industriequartier besteht eine Lücke in der Erschliessung mit öffentlichem Verkehr. Sie soll in den nächsten Jahren geschlossen werden. Die Verlängerung einer in Dornach-Arlesheim endenden Buslinie bietet sich dafür an. Ob es die Bulinie 65 sein wird, muss separat untersucht werden. Die baulichen Voraussetzungen werden in der laufenden Planung berücksichtigt.

3. *Wie gedenkt die Regierung mit dem Kanton Solothurn zusammenzuarbeiten und die übrigen Partner mit in das Projekt einzubinden?*

Es wurde eine breit abgestützte Arbeitsgruppe gebildet, die unter der Leitung des Amts für Raumplanung BL die Planungen vorantreibt. Ihr gehören Vertreter der beiden Gemeinden Dornach und Arlesheim, der beiden Kantone Solothurn und Basel-Landschaft sowie der Transportunternehmen SBB, BLT und Postauto an. Die Arbeitsgruppe begleitet die Arbeiten eines Planungsteams bestehend aus Generalunternehmer, Architekt, Verkehrsplaner und Raumplaner.

4. *In welchem Zeitrahmen kann mit einer Realisierung gerechnet werden? Wer wird die Federführung für dieses Projekt übernehmen?*

Der Quartierplan/Gestaltungsplan (Sondernutzungspläne), der überarbeitet wird, ist kantonsübergreifend. Weil die beiden Kantone unterschiedliche Gesetzgebungen haben und verschiedene Grundeigentümer und Verkehrsbetriebe involviert sind, ist das Verfahren entsprechend komplex. Die konzeptionelle Arbeit wird unter Federführung des Amtes für Raumplanung Basel-Landschaft gemeinsam von den Partnern geleistet. Die Anpassung der Sondernutzungspläne mit den entsprechenden Beschlüssen ist Sache der hoheitlich zuständigen Behörden. Während für die Realisierung der Verkehrsanlagen primär die Verkehrsbetriebe und die öffentliche Hand zuständig sind, liegt die Federführung für die kommerzielle Überbauung bei den Grundeigentümern und den Investoren. Für die Inkraftsetzung der Sondernutzungspläne ist mindestens mit 1,5 bis 2 Jahren zu rechnen.

5. *Mit welchen Kosten ist zu rechnen und wer wird diese Kosten tragen?*

Die Baukosten können zur Zeit noch nicht beziffert werden. Die Planungskosten für die Überarbeitung des Quartierplans/Gestaltungsplans werden von einem Generalunternehmer getragen. Bei der Realisierung wird es einen Kostenteiler zwischen den Kantonen, den Gemeinden, den Grundeigentümern sowie dem Investor geben.

6. *Gibt es Pläne die BLT Linie 10 im Abschnitt Arlesheim - Dornach auszubauen und von Dornach weiterzuführen und wann gedenkt man ggf diese umzusetzen?"*

Für die BLT Linie 10 ist eine Verdichtung des Taktes auf 7½ Minuten vorgesehen. Dadurch werden die Kapazitäten erhöht und die Linie ins Taktgefüge des öffentlichen Verkehrs im Raum Basel integriert, welches auf dem 7½-Minutentakt und dessen Vielfachen aufbaut. Ohne Doppelspuraus-

bau zwischen der Haltestelle Stollenrain und der Endhaltestelle kann dann zwischen Dornach Bahnhof und Arlesheim Dorf mangels Kreuzungsmöglichkeit nur noch ein 15-Minuten Takt angeboten werden. Dies wäre ein Angebotsabbau, der den sich erfreulich entwickelnden Fahrgastzahlen zuwider laufen würde. Ein Ausbau dieses Abschnitts wurde bisher nicht beschlossen, in den Planungen wird aber jeweils eine Option für einen späteren Ausbau vorgesehen. So auch in der nun laufenden Überarbeitung des Quartierplanes/Gestaltungsplanes.

Die Machbarkeit einer Tramverbindung zwischen dem Bahnhof Dornach-Arlesheim und Reinach Süd wird zur Zeit im Rahmen der Untersuchungen zu einer Alternative mit öffentlichem Verkehr zur Strassen-Südumfahrung Basel abgeklärt.

Liestal, 8. April 2003

Im Namen des Regierungsrates
die Präsidentin: Schneider-Kenel
der 2. Landschreiber: Achermann