

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2020/241 «Totalsperre Laufental verkürzen!» 2020/241

vom 14. Februar 2023

1. Text des Postulats

Am 14. Mai 2020 reichte Jan Kirchmayr das Postulat 2020/241 «Totalsperre Laufental verkürzen!» ein, welches vom Landrat am Datum eingeben mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Am 12. Februar 2020 kommunizierten die SBB, dass sich die Realisierung des Doppelspurausbaus im Laufental zwischen Grellingen und Duggingen um zwei Jahre verzögert. Der Doppelspurbetrieb wird somit frühestens Ende 2025 aufgenommen. Gleichzeitig haben die SBB darüber informiert, dass Abklärungen ergeben hätten, dass für die Realisierung des Doppelspurausbaus eine fünfmonatige Totalsperre notwendig sein wird. Dies wird mit den engen Platzverhältnissen entlang der Bird und dem kurvenreichen, einspurigen Streckenverlauf begründet.

Die angedachte, fünfmonatige Totalsperre auf einer sehr intensiv nachgefragten S-Bahn-Linie ist unverständlich. Schon in den letzten Jahren wurde die Strecke zwischen Aesch und Laufen immer wieder total gesperrt (teilweise lediglich auf Abschnitten der Strecke oder auch nur für kleinere Arbeiten wie die Erstellung von Fundamenten für die Fahrleitung). Die nun angedachte, fünfmonatige Totalsperre zwingt die Pendlerinnen und Pendler vom öffentlichen Verkehr auf die Strasse. Denn zweimal umsteigen und ein Busersatz sind für die Pendlerinnen und Pendler definitiv keine angenehme Sache, und die Situation führt auch zu einer längeren Reisezeit. Es ist zu befürchten, dass aufgrund einer so langen Totalsperre zahlreiche Pendlerinnen und Pendler dauerhaft aufs Auto umsteigen werden.

Der Regierungsrat wird beauftragt zu prüfen und darüber zu berichten, wie die Dauer der Totalsperre im Laufental während der Realisierung des Doppelspurausbaus zwischen Duggingen und Grellingen verkürzt bzw. auf ein absolutes Minimum reduziert werden kann, zum Beispiel auf ein paar wenige Wochenendsperren. Er wird dafür beim Bund und bei den SBB vorstellig.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Einleitende Bemerkungen

Im Nationalrat wurde ein ähnlicher Vorstoss eingereicht. Mit der Interpellation von Daniela Schneeberger wird gefragt, welche Massnahmen unternommen wurden, damit sich die Totalsperrungszeit für die Erstellung des Eisenbahn-Doppelspurabschnitts zwischen Grellingen und Duggingen minimiert. Die Antwort des Bundesrats kann [hier](#) nachgelesen werden.

2.2. Ausgangslage

Der Kanton Basel-Landschaft trägt massgeblich dazu bei, dass der Ausbau der Bahninfrastruktur im Laufental vorangetrieben wird. Für die Planung und Projektierung waren die Kantone BL, BS, JU und SO als Auftraggeber zuständig. Seit der Rechtskraft des Ausbauschnitts 2035 per 1. Januar 2020 ist die Finanzierung der Umsetzung mit Bundesgeldern gesichert. Auf diesen Zeitpunkt hin hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) auch die Rolle als Auftraggeberin übernommen. Der Regierungsrat des Kantons BL zeigt sich zufrieden, dass das Ausführungsprojekt nun vorliegt. Der Kanton begleitete das Plangenehmigungsverfahren und wird auch die Umsetzung des Projekts begleiten.

2.3. Vorgehen

Eine wirtschaftliche, gesellschaftstaugliche und umweltverträgliche Vorgehensweise ist essentiell bei einem Projekt dieser Grössenordnung. Das gewählte Vorgehen der SBB wurde hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit gemäss den einschlägigen gesetzlichen Bundesbestimmungen geprüft. Es liegen sowohl eine Bewertung der Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte (NIBA) gemäss den Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) als auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäss Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung vor.

Um das Projekt gesellschaftsverträglich zu gestalten, wird für alle Arbeiten das Ziel verfolgt, die Dauer und den Umfang der Einschränkung zu minimieren. Von den Einschränkungen betroffen sind im Wesentlichen drei Nutzergruppen:

- direktbetroffene Bahnreisende
- direktbetroffene Anwohnende
- von Ausweichverkehr indirekt betroffene Strassenbenutzende

Die Einschränkungen für die betroffenen Nutzergruppen können unterschiedlich stark minimiert werden. Im Grundsatz kann mit umfangreichen Einschränkungen die Bauzeit verkürzt werden. Auf der anderen Seite kann mit einer längeren Bauzeit die Intensität der Einschränkungen reduziert werden. Somit ergibt sich entweder eine lange Bauzeit mit geringen Einschränkungen über eine lange Zeit oder eine kurze Bauzeit mit grossen Einschränkungen über eine kürzere Zeit.

2.4. Gewählte Lösung

Beim Doppelspurausbau im Laufental teilen sich die Einschränkungen im Wesentlichen in zwei Phasen. In der ersten Phase wird der nötige Platz für die Doppelspur geschaffen. Dafür sind Nacht- und Wochenendsperrungen nötig. In der zweiten Phase wird die Doppelspur gebaut. Für diese Arbeiten braucht es eine fünfmonatige Totalsperre.

Phase I: Verbreiterung und Absicherung Trasse (Anfang 2023 bis April 2025)

In dieser Phase werden die Arbeiten so umgesetzt, dass die **Einschränkungen** für die Reisenden **möglichst gering** sind. Für die Gleissperrungen werden verkehrsarme Zeitfenster nachts sowie teilweise an Wochenenden genutzt. Auf diese Weise sind weniger Reisende von den Fahrplanänderungen betroffen und die Sperrungen tangieren die Hauptverkehrszeiten wochentags nicht.

In dieser Phase wird ein Grossteil der Kunstbauten erstellt. Mit diesen verbreitert die SBB die Trasse. Darunter fallen die Absicherung des Trassees, die Erstellung mehrerer Stütz- und Erdbauwerke sowie die Errichtung von Schutzbauten.

Phase II: Gleisbau und gebündelte Arbeiten (5 Monate Totalsperre von Mai bis Sept. 2025)

Die Arbeiten im Gleisbett werden in Phase II vorgenommen. Da es aktuell nur ein Gleis gibt und wegen der engen Platzverhältnisse das zweite Gleis nicht einfach neben das bestehende gelegt werden kann, ist eine Totalsperre im vorliegenden Fall unumgänglich. In dieser Phase besteht das Ziel, die **Einschränkungen** für die Reisenden möglichst **kurz** zu halten. Hierbei werden die

Arbeiten vorgenommen, für welche Nacht- und Wochenendsperren zu kurz sind. Ausserdem erfolgen während dieser Phase alle weiteren Arbeiten mit terminlich sinnvollem Synergiepotential. Sämtliche Fahrgäste werden in dieser Zeit mit Bahnersatzbussen zwischen Aesch und Laufen befördert werden müssen.

Die SBB nutzt die Totalsperre für den Rück- und Neubau der Gleisanlage inkl. Fahrleitung, Schienen und Unterbau. Zudem nimmt sie den Felsabtrag beim Bahnübergang Bahnhofstrasse in Grellingen vor und erstellt vier Bachdurchlässe sowie einen Kleintierdurchlass. In Duggingen wird die neue Personenunterführung erstellt. Die bestehende Unterführung Gillmatten wird zum Hochwasserentlastungskanal für den Tugbach umgebaut. Auch die Bahnübergänge Nunningerstrasse und Bahnhofstrasse führt die SBB während der Totalsperre aus. Ein Grossteil der Baulegistik – namentlich das Zu- und Wegbringen von Material und Maschinen – muss bei all diesen Arbeiten via Bahntrasse erfolgen. Unter laufendem Bahnbetrieb wäre dies nicht möglich. Ein Bau von der Flusseite her ist wegen Umweltauflagen keine gangbare Alternative.

Nach der fünfmonatigen Totalsperre finden bis Mitte 2026 noch Nach- und Fertigstellungsarbeiten statt (Restarbeiten Bahnhöfe, Deckbeläge Strassen, Rückbau Baupisten und Installationsflächen, Renaturierung und Ausdolung Hollenbächli). Die Inbetriebnahme ist per Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2025 geplant.

2.5. Totalsperre bringt auch Vorteile

Die Totalsperre ist gemäss SBB aus den oben genannten Gründen zwingend, erlaubt aber gleichzeitig eine effiziente, sichere und rasche Umsetzung. Wäre es bautechnisch möglich, die Gleisbauarbeiten ohne durchgehende Totalsperre umzusetzen, wären laut SBB anstelle der fünf Monate neu Nacht- und Wochenendarbeiten während rund zwölf Monaten nötig. Die Totalsperre erspart den Anwohnenden und Bahnreisenden also rund sieben Monate mit dauernden Nacht- und Wochenendarbeiten. Dank der Totalsperre entfallen zudem störungsanfällige und gesamtkestentreibende Provisorien und das stete Risiko, dass frühmorgens die Strecke nicht rechtzeitig für den Bahnbetrieb freigegeben werden kann, zum Beispiel wegen eines Maschinendefekts.

2.6. Fazit

Der Regierungsrat ist überzeugt, dass die SBB mit dem gewählten Vorgehen die Einschränkungen zeitlich wie auch punkto Ausmass bestmöglich minimiert haben. Die SBB konnten glaubhaft darlegen, dass die Totalsperre weniger einschneidend ist als eine länger andauernde Bauphase mit dauerhaften Nacht- und Wochenendsperren. Die Totalsperrungs-Zeit stellt dabei bereits das Resultat eines optimierten Bauablaufs dar. Der Regierungsrat hat deshalb darauf verzichtet, sich beim BAV für eine weitere Verkürzung der Totalsperrungs-Zeit einzusetzen. Er begleitet das Projekt auch in der Realisierungsphase und wird dahingehend Einfluss nehmen, dass sich die Einschränkungen auf ein möglichst verträgliches Mass beschränken.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2020/241 «Totalsperre Laufental verkürzen!» abzuschreiben.

Liestal, 14. Februar 2023

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Kathrin Schweizer

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich