

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2024/175 von Rolf Blatter: «Welche Variante für die Birsquerung»

2024/175

vom 18. Juni 2024

1. Text der Interpellation

Am 21. März 2024 reichte Rolf Blatter die Interpellation 2024/175 «Welche Variante für die Birsquerung» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Der Bedarf für eine zusätzliche Querung über die Birs zwischen Aesch (BL) und Dornach (SO) ist unbestritten; seit Anfang der Nuller-Jahre wird an diesem Projekt gearbeitet. Mit einer neuen Birsquerung sollen die folgenden Ziele erreicht werden: a) die Entlastung des Dorfkerns Dornachbrugg mit einer aktuellen Belastung von 17000 Fahrzeugen/Tag durch Ableitung eines Teils dieses Verkehrsstroms über die neue Birsbrücke, b) Entlastung der Hauptstrasse in Aesch, durch die Ableitung des LKW-Verkehrs aus der Industriestrasse Aesch direkt über die neue Birsbrücke und c); die Anbindung von Dornach (insbesondere auch die geplante Arealentwicklung der alten Metallwerke Dornach) an den neuen Vollanschluss Aesch an die A18. Der Verkehr im Raum Dornachbrugg wird nach dem Bezug der Wohnungen im Stöcklin-Areal nochmals spürbar zunehmen.

Aus anfänglich 7 möglichen Linienführungen für die neue Birsquerung haben die Kantone BL und SO aus 3 verbleibenden Optionen sich auf die Variante Mitte geeinigt - zusammen mit den Gemeinden Aesch und Dornach! Ca. 2010 fand also die Einigung der betroffenen Gemeinden und Kantone statt – «Mitte» ist DIE Lösung. Diese Variante bedeutet die direkteste Linie zwischen den beiden Anknüpfungspunkten westlich und östlich der Birs, die verkehrlich beste, kostengünstigste und aufgrund der kürzesten Linienführung auch die ökologischste Lösung; und zwar sowohl für den Bau als auch für den Betrieb der Strasse. Für die Variante Mitte wurde ein Vorprojekt entwickelt und dieses auch beim Agglo-Programm (3. Generation) angemeldet - und auch-bewilligt (28 Mio.).

Mit der Neubesetzung der Position des Dornacher Gemeindeammanns 2013 ist Dornach urplötzlich von der o.e. Einigung abgewichen; die Variante Mitte sei nur 3 Jahre nach der Einigung nicht mehr möglich - aus ökologischen Gründen; der Auenwald würde nachhaltig beschädigt (obwohl auch eine grosszügige Aufforstung im Vorprojekt enthalten war). Auch der neue Gemeindepräsident, der 2021 ins Amt gewählt wurde, hat die neue Birsquerung nicht vorangetrieben - nach wie vor leiden die Gemeinden Aesch und insbesondere Dornach unter den grossen Verkehrsströmen. Anfangs 2022 wollte die SO Baudirektion die Variante Mitte sogar aus dem SO Richtplan streichen - nur dank grossem Widerstand von Aesch und Dornach inkl. Unterschriftensammlung konnte diese Streichung sistiert werden.

Die Suche nach der «magischen» Lösung wurde in der Folge neu gestartet (obwohl sich die beiden Gemeinden und die beiden Kantone vor wenigen Jahren auf eine gemeinsame Lösung geeinigt hatten). Ein Mitwirkungsverfahren - ohne aktuelle Vorlage - wurde lanciert, mit je 20 handverlesenen Delegierten aus beiden Gemeinden; einem Gremium ohne politische Kompetenzen; welches nichts entscheiden kann, schon gar nicht die definitive Linienführung. In diesem Mitwirkungsverfahren wurde mit fragwürdiger Methodik aus dem Blauen heraus die längst verworfene Variante Süd wieder ins Spiel gebracht - die Presse hat diese dann als «magische» Lösung herausposaunt. Ideologisch begründet scheinen alle Varianten bevorzugt, welche die ursprüngliche «Mitte» zu verhindern vermögen.

Gegen die Variante «Süd» sprechen jedoch mehrere gewichtige Argumente. A) Die Streckenlänge ist etwa 3-mal so lang wie bei «Mitte». Damit würde «Süd» deutlich teurer als «Mitte». B) Die bestehenden Strassen im Gebiet «Weiden» in Aesch sind Gemeindestrassen von der Qualität einer Gewerbeerschliessung. Diese Strassen müssten zu Kantonsstrassen umgewidmet werden, auf welcher mehrere Tausend Fahrzeuge zirkulieren. C) Mehrere Betriebe müssten wohl umgesiedelt werden, weil die Logistik auf den o.e. Strecken nicht mehr möglich ist, insbesondere An- und Auslieferungen. D) Die Benutzerfreundlichkeit der langen Variante «Süd» ist nicht gegeben; und damit die verkehrliche Entlastung in Frage gestellt, speziell in Dornach. E) Mindestens 1 Eigentümerschaft muss enteignet werden. F) Primeo AG will in Kürze ein Holzschnitzel-Kraftwerk bauen - ziemlich genau auf der Linie der Variante «Süd». Mit zahlreichen Anlieferungen von Holzschnitzeln per LKW - wöchentlich. G) Auch bei «Süd» müssen zahlreiche Bäume gefällt werden; fast in gleicher Anzahl wie bei «Mitte».

1. *Wie lautet das Ergebnis der sachlichen Evaluation der Regierung der beiden Varianten «Mitte» vs. «Süd»? Dabei besteht die Erwartung in einer sauberen Entscheidungsanalyse für Investitionen mit einer vollständigen Liste von Kriterien und einer realistischen Bewertung der einzelnen Kriterien.*
2. *Wie stimmt sich die Regierung mit dem Kanton und den beiden Gemeinde Aesch und Dornach ab?*
3. *Wie stellt die Regierung sicher, dass nicht 1 einzige Einheit von 4 Körperschaften mit einem einzigen Argument die Entscheidungsfindung blockieren kann (Dornach).*
4. *Wie stellt die BUD sicher, dass die seitens TBA verfügte Planungszone auch über den zeitlichen Ablauf hinaus die Variante «Mitte» bestehen bleibt, bis ein definitiver Entscheid zur Linienführung besteht.*

2. Einleitende Bemerkungen

Im Rahmen der Testplanung «Dornach/Aesch: Zukunft Birsraum» (Dokumentation unter zukunfts-birsraum.ch) wurden unter Einbezug der Bevölkerung aus den beiden Gemeinden Dornach und Aesch verschiedene Möglichkeiten für die Querung der Birs im Raum zwischen Dornachbrugg und Aesch Bahnhof für alle Verkehrsmittel geprüft. Vertieft wurden dabei auch die beiden Lagen Mitte/Nord und Süd als Querung für den motorisierten Individualverkehr einander gegenübergestellt. Die Betrachtung erfolgt jeweils gesamtheitlich und grenzüberschreitend, in dem die Funktionen und Qualitäten des Birsraums als Siedlungsraum, Landschaftsraum und Bewegungsraum gewürdigt wurden.

In diesem Zusammenhang wurden auch die drei in der Interpellation genannten Ziele zur Bewertung beigezogen:

1. Entlastungswirkung (MIV und Schwerverkehr) in Dornachbrugg
2. Entlastungswirkung (MIV und Schwerverkehr) im Dorfzentrum von Aesch
3. Erschliessungswirkung für die vier Areale entlang der Birs (u. a. auch das Gebiet Birmatt zwischen Birs und Bahn in Aesch)

Es zeigte sich, dass bezüglich verkehrlicher Wirkung die Variante Mitte/Nord zwar den Raum Dornachbrugg etwas stärker entlasten kann (-15 % anstelle von -10%) und etwas mehr

Strassenverkehr anzieht. Hingegen zeigt sich bei einer Variante Süd eine stärkere Entlastungswirkung im Zentrum von Aesch (-10% anstelle von -5%). Bezüglich der räumlichen Konflikte schneidet allerdings die Variante Süd deutlich besser ab, insbesondere wenn die zukünftigen bzw. geplanten Nutzungen sowie die Auswirkungen auf den Landschaftsraum in die Betrachtung miteinbezogen werden.

Der Planungsprozess ist noch nicht abgeschlossen und die Variante Süd (Kraftwerkbrücke) wird in einem nächsten Schritt vertieft geprüft. Die in der Interpellation angesprochenen Fragen werden dabei zu klären sein, um eine höhere Sicherheit bezüglich der Machbarkeiten (technisch, planerisch, rechtlich, etc.) und der verbleibenden Raumkonflikte zu erhalten. Auch die Frage bezüglich der Funktion und Netzhierarchie der Strasse wird zu klären sein.

Die Dokumentation der bisher erfolgten Arbeiten im Rahmen der Testplanung «Dornach/Aesch: Zukunft Birsraum» ist in einem öffentlich zugänglichen Synthesebericht (zukunft-birsraum.ch) enthalten.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Wie lautet das Ergebnis der sachlichen Evaluation der Regierung der beiden Varianten «Mitte» vs. «Süd»? Dabei besteht die Erwartung in einer sauberen Entscheidungsanalyse für Investitionen mit einer vollständigen Liste von Kriterien und einer realistischen Bewertung der einzelnen Kriterien.*

Aus dem gesamtheitlichen und grenzüberschreitenden Planungsprozess «Dornach/Aesch: Zukunft Birsraum» ist die Variante Süd (Kraftwerkbrücke) als die Vorzugsvariante für eine neue Birsquerung für den motorisierten Verkehr hervorgegangen. Dieses Ergebnis wird von den vier Projektpartnern gestützt. Die entsprechende Evaluation ist im Synthesebericht zur Testplanung dokumentiert. In der nächsten Phase wird nun die Machbarkeit der Variante Süd vertieft untersucht, um noch offene Fragen zu klären und die Evaluation zu schärfen (vgl. auch die einleitenden Bemerkungen).

2. *Wie stimmt sich die Regierung mit dem Kanton und den beiden Gemeinde Aesch und Dornach ab?*

Die vier Projektpartner der Testplanung «Dornach/Aesch: Zukunft Birsraum» haben sich für die Umsetzung auf ausgewählte Teilprojekte und auf eine Umsetzungsorganisation geeinigt. Darin sind die beiden Gemeinden Aesch und Dornach sowie die Kantone Basel-Landschaft und Solothurn auf Steuerungs- und Projektleitungsebene vertreten. Dadurch ist eine laufende Abstimmung zwischen den Projektpartnern sichergestellt.

3. *Wie stellt die Regierung sicher, dass nicht 1 einzige Einheit von 4 Körperschaften mit einem einzigen Argument die Entscheidungsfindung blockieren kann (Dornach).*

Die vier Projektpartner sind bei der Umsetzung der einzelnen Teilprojekte der Testplanung «Dornach/Aesch: Zukunft Birsraum» auf der Steuerungs- und Projektleitungsebene vertreten. Aufgrund der gegenseitigen Abhängigkeiten der verschiedenen Teilprojekte erfolgt die Entscheidungsfindung im Einvernehmen mit allen Partnern. Durch die Testplanung konnte zudem ein einvernehmlicher Korridor für die Lage einer neuen Birsquerung für den motorisierten Individual- und Güterverkehr gefunden werden.

4. *Wie stellt die BUD sicher, dass die seitens TBA verfügte Planungszone auch über den zeitlichen Ablauf hinaus die Variante Mitte bestehen bleibt, bis ein definitiver Entscheid zur Linienführung besteht.*

Sollte es notwendig sein, den Raum für die Variante Mitte (auf dem Territorium des Kantons Basel-Landschaft) auch über die Geltungsdauer der Planungszone zu sichern, können Bau- und Strassenlinien erlassen werden.

Liestal, 18. Juni 2024

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich