

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Totalsperre Laufental verkürzen!

2020/241

vom 22. Mai 2023

1. Ausgangslage

Mit dem Postulat 2020/241 von Jan Kirchmayr, das der Landrat am 22. April 2021 überwiesen hat, wird der Regierungsrat beauftragt, zu prüfen und 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 könne, zum Beispiel auf ein paar wenige Wochenendsperren. Der Regierungsrat soll dafür beim Bund und bei den SBB vorstellig werden. Begründet wird die Forderung damit, dass die angedachte fünfmonatige Totalsperre auf einer sehr intensiv nachgefragten S-Bahn-Linie unverständlich sei. Die Sperre führe dazu, dass die Passagiere zweimal umsteigen müssten und es einen Busersatz gebe; zudem verlängere sich die Reisezeit. Die Verschlechterung der Zugverbindung führe dazu, dass die Pendlerinnen und Pendler vermehrt das Auto anstatt den öffentlichen Verkehr nehmen würden.

In seiner Antwort hält der Regierungsrat fest, es werde das Ziel verfolgt, die Dauer und den Umfang der Einschränkung zu minimieren. Um die geplanten Arbeiten durchführen zu können, ist eine Totalsperre zwingend. Beide Gleise müssen neu gebaut werden. Die Baulogistik ist nur via Bahntrasse möglich. Zudem gibt es weitere unter Betrieb schwierig umsetzbare Massnahmen, wie Felsabtrag, Bahnübergänge etc. Die Totalsperre bringt jedoch auch Vorteile mit sich: Sie reduziert Arbeiten und Sperren nachts und an Wochenendenden um rund sieben Monate, es gibt keine störungsanfälligen und kostentreibenden Provisorien und kein allmorgendliches Risiko einer verspäteten Streckenfreigabe.

Eine weitere Verkürzung ist nicht möglich, weshalb der Regierungsrat darauf verzichtet hat, sich beim BAV dafür einzusetzen.

Der Regierungsrat beantragt die Abschreibung des Postulats.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 23. März und 20. April 2023 beraten. Anwesend waren Regierungsrat Isaac Reber, Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD, sowie als Fachvertreter an der ersten Sitzung Daniel Schoop, stv. Leiter Abteilung öV, Dominic Wyler, Verkehrsplaner und Andreas Jäger, Gesamtprojektleiter Doppelspurausbau Laufental, SBB.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Seitens Kommission wurde Verständnis für die gewählte Lösung gezeigt, die nachvollziehbar und wohl die beste sei. Der Doppelspurausbau sei für die Region sehr wichtig. Die Direktion führte aus,

bei Nachtsperren bestehe das Risiko, dass die Strecke morgens nicht für den Bahnverkehr bereit sei und dies zu Einschränkungen im Zugverkehr führe. Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich nach dem Risiko, dass die Totalsperre länger als fünf Monate dauere. Die Verwaltung erklärte, die fünf Monate sollten reichen; es seien gewisse Puffer eingebaut worden.

Ein Diskussionspunkt in der Kommission war das Konzept für den Ersatzverkehr während der fünfmonatigen Totalsperre. Die Totalsperre werde für die Region und die Anwohnenden eine grosse Herausforderung darstellen und die Bevölkerung wolle wissen, wie das Ersatzkonzept aussehe. Werde wenig kommuniziert, so schüre dies Unsicherheiten in der Bevölkerung. Bereits jetzt komme es jeden Morgen zu Staus. Die Bevölkerung werde während der Totalsperre Einschränkungen und grössere Umfahrungen in Kauf nehmen müssen – sowohl auf den Hauptstrassen als auch auf Fuss- und Velowegen, auch im Zusammenhang mit der Baulogistik. Eine möglichst frühzeitige Kommunikation sei wichtig. Die Verwaltung hielt fest, für Aussagen zum Ersatzverkehrskonzept sei es zu früh. Es brauche ein geordnetes Vorgehen unter Einbezug der Gemeinden und der Transportunternehmungen. Es müssten viele Fragen geklärt werden, beispielsweise zu den Umsteigebeziehungen oder wie es mit den im Bau befindlichen Bahnübergängen funktioniere. Betroffen seien auch Fusswege und Veloabstellanlagen in den Gemeinden. Seitens Kommission wurde der Wunsch geäussert, ihr das Konzept frühzeitig vorzustellen, sobald es vorliege. Weiter verwies ein Kommissionsmitglied darauf, dass allgemein die Information der Bevölkerung zentral sei, beispielsweise auch bezüglich der Nacharbeiten. Die Direktion erklärte, es gebe Informationsschreiben an die Haushalte mit einem Ausblick für die nächsten Wochen mit den geplanten Arbeiten und Einschränkungen für den Verkehr. Zudem werde die Projektwebseite aktuell gehalten. Eine weitere Frage seitens Kommission betraf die Anzahl der Nacht- und Wochenendsperren. Die Direktion verwies auf die Website zum Projekt ([Doppelspur Grellingen–Duggingen | SBB](#)), wo die entsprechenden Daten zu finden seien. Die Frage, ob es während der Nachtsperren einen Bahnersatz gebe, wurde seitens Verwaltung bestätigt.

Weiter wurde in der Kommission über die Bahnübergänge und die Schrankenschliessungszeiten diskutiert. Ein Kommissionsmitglied verwies darauf, dass bedauerlicherweise in Grellingen nur einer von drei Bahnübergängen aufgehoben würde. Es wurde gefragt, ob als Alternative der Bau einer Unterführung angedacht worden sei. Die Direktion erklärte, vor 20 Jahren seien verschiedene Varianten geprüft und aus unterschiedlichen Gründen fallengelassen worden. Ein Kommissionsmitglied monierte, würden pro Stunde mehr Züge fahren, sei die Folge davon, dass die Barrieren länger geschlossen seien. Es werde befürchtet, dass eine ähnliche Situation wie in Therwil entstehe: Dort sei die Barriere in der Bahnhofstrasse während der Rushhour während 35 Minuten pro Stunde geschlossen. Die Verwaltung führte aus, beim Übergang Bahnhofstrasse gebe es für Fussgänger und Fussgängerinnen einen separaten Übergang, was dazu führe, dass die Schrankenschliessungszeiten optimiert werden könnten. Überprüfungen im Rahmen des Vorprojekts hätten ergeben, dass es zu keiner massgeblichen Verschlechterung kommen sollte. Die Standzeit verkürze sich um eine halbe Minute, weil die neuen Anlagen besser reagieren könnten und erkennen, welcher Zugtyp komme oder mit welcher Geschwindigkeit dieser fahre. Trotz der zwei zusätzlichen Züge nehme die Anzahl der Schrankenschliessungen nicht zu. Weil die Züge neu in Grellingen und nicht in Zwingen kreuzten, sei die Barriere pro Stunde nur zweimal geschlossen anstatt viermal. Gemäss Untersuchungen würden die Schliessungszeiten mit dem Doppelspurausbau tendenziell kürzer. Der Rückstau baue sich nach jeder Schrankenöffnung wieder ab. Ein Kommissionsmitglied bezweifelte, dass die Schliessungszeiten kürzer werden sollen, da der Kreuzungspunkt bereits einmal in Grellingen war und sich eine Verbesserung ergab, als dieser nach Zwingen verlegt wurde.

3. Beschluss der Kommission

://: Die Kommission schreibt das Postulat 2020/241 einstimmig mit 12:0 Stimmen ab.

22.05.2023 / ps

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident