

Regierungsratsbeschluss

vom 7. November 2022

Nr. 2022/1664

KR.Nr. K 0163/2022 (BJD)

Kleine Anfrage Mark Winkler (FDP.Die Liberalen, Witterswil): Vollanschluss Dornach N18 Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Die aus Kapazitätsgründen zusätzlich erforderliche Birsquerung im Raum Dornach-Aesch hat eine bereits jahrzehntelange Geschichte. Die damaligen Vertreter von Dornach, Aesch, Baselland und Solothurn hatten sich auf eine Lösung geeinigt - eine Lösung, die sich nach einem professionellen Evaluationsverfahren durch ein externes, auf Verkehrsfragen spezialisiertes Ingenieurbüro als eindeutig beste Lösung herauskristallisiert hatte. Dieses Projekt ist damals weiterentwickelt worden, die erforderlichen Richtplaneinträge sind ebenso erfolgt wie die Anmeldung im Aggloprogramm (bewilligt: dritte Generation).

Nach der Neubesetzung politischer Ämter in Dornach und Solothurn haben die frischen Mandatsträger und Mandatsträgerinnen die Situation bezüglich dieser geplanten Birsquerung neu beurteilt und die ursprünglich für allseits gut befundene Lösung als plötzlich nicht mehr zeitgemäss, nicht mehr machbar deklariert.

Nachdem die Situation mit dem Zubringer Dornach offensichtlich in einem Patt stecken geblieben ist, haben in einer Besprechung von Ende April 2022 die Gemeindepräsidien der betroffenen Standortgemeinden Aesch und Dornach sowie der Baudirektor und die Baudirektorin der Kantone Baselland und Solothurn beschlossen, das Verfahren zur Richtplanänderung auf der Solothurner Seite zu sistieren. Man solle diese so gewonnene Zeit nutzen, innovative Alternativen zu suchen.

Zwischenzeitlich sind mehr als vier Monate ins Land gegangen - die Zeit drängt. Projekte im Aggloprogramm der dritten Generation müssen bis Ende 2025 gestartet worden sein, ansonsten fallen sie aus der Liste (inkl. der bewilligten > CHF 28 Mio.). Ein allfällig neues Projekt müsste wieder bei 0 anfangen - die Menschen im Dorneck und Birseck müssten mit einer langjährigen Verspätung rechnen.

Der Regierungsrat wird deshalb gebeten, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Wer hat den Lead in der Frage der Weiterentwicklung des Projekts, respektive in der Entwicklung alternativer Lösungen? Gemeinde(n)? Kanton(e)?
2. Sind beim Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) erforderliche Kapazitäten reserviert? Projektleitung? Bauherrenvertretung?
3. Wie weit sind Entwicklungsarbeiten für alternative Lösungen dieses Problems fortgeschritten? Machbarkeitsabklärungen? Grobe Skizzen/Pläne? Schätzungen für Kosten und Termine?

2

4. Wie präsentieren sich allfällige Alternativen zum vorliegenden, ursprünglichen Projekt?
5. Wie präsentiert sich der Zeitplan für Planung und Ausführung der neuen Birsquerung vor dem Hintergrund, dass die Bauarbeiten bis Ende 2025 begonnen werden müssen?
6. Mit welchen Kosten müsste für eine alternative Lösung gerechnet werden?
7. Welches sind im unideologischen Vergleich zwischen dem ursprünglichen Projekt und einer möglichen Alternative Vor- und Nachteile?
8. Welches ist der letztmögliche Zeitpunkt für einen Variantenentscheid, welcher die Teilfinanzierung durch das Aggloprogramm noch möglich macht?

2. Begründung (Vorstosstext)

Im Vorstosstext enthalten.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Mit dem Zubringer Dornach / Aesch an die A18 sollte ursprünglich insbesondere der Motorfahrzeugverkehr des Industrie- und Entwicklungsgebiets Dornach und Aesch direkt an die A18 angeschlossen werden. Weiter stand die Entlastung der stark belasteten Achse Bruggstrasse - Bruggweg in Dornachbrugg vom Durchgangsverkehr aus und in Richtung Oberdornach und Gempensplateau im Vordergrund. Das Vorprojekt wurde im Jahr 2014 abgeschlossen und diente als Grundlage für das Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation. Dem Projekt lag als planerische Randbedingung insbesondere eine industrielle Nutzung des Areals Wideneck («Swissmetal-Areal») zu Grunde. Seit Abschluss des Vorprojektes haben sich die planerischen Rahmenbedingungen für das Areal Wideneck jedoch grundlegend geändert: Anstelle der früheren industriellen Nutzung (Swissmetal) soll das Areal in Zukunft als Wohn- und Gewerbegebiet genutzt werden. Der Birsbogen ist dabei als naturnaher Naherholungsraum insbesondere dieses neuen Wohnschwerpunkts in Dornach integrierter Bestandteil der geplanten Arealnutzung. Auch bezüglich der ÖV-Erschliessung haben sich die Rahmenbedingungen seit Abschluss des Vorprojektes grundlegend geändert: Bestandteil des Programms STEP 2030 ist der Bau einer S-Bahnhaltestelle Dornach-Apfelsee und damit ein zukünftiger Viertelstundentakt mit Direktverbindung nach Basel Hauptbahnhof. Im Ergebnis führten die Entwicklungen seit der Erarbeitung des ursprünglichen Projekts zu der Erkenntnis, dass die Funktion und Zweckmässigkeit einer neuen Birsquerung bzw. eines Zubringers Dornach / Aesch nochmals gesamtheitlich überprüft werden müssen.

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes Birsstadt wurde daraufhin ein Zusatzauftrag ausgelöst, der eine Neubeurteilung der möglichen Linienführungen des Zubringers Dornach / Aesch an die A18 aufgrund der geänderten planerischen Randbedingungen erlaubt. Basierend auf diesem Bericht vom Juni 2021 wurde im Kanton Solothurn das Verfahren zur Anpassung des Richtplans betreffend die Linienführung des Zubringers Dornach / Aesch an die A18 eingeleitet. Inhalt der vorgeschlagenen Richtplananpassung war, die Vorprojekt-Variante Mitte im Bereich des Birsbogens aufgrund der geänderten planerischen Randbedingungen aus dem Richtplan zu streichen und stattdessen mögliche Varianten nördlich und südlich des Birsbogens zu untersuchen. Die vorgeschlagene Richtplananpassung führte zu kontroversen Stellungnahmen aus den betroffenen Gemeinden Dornach und Aesch.

Ende April 2022 verständigten sich die Kantone Solothurn und Basel-Landschaft sowie die beiden Gemeinden Dornach und Aesch daher darauf, die Richtplananpassung zu sistieren und einen gemeinsamen, ergebnisoffenen Prozess zu starten. Der Fokus dieses Prozesses liegt auf einer integralen Sicht der Landschaft, Mobilität, Gesellschaft und des Städtebaus sowie auf der Stadtwerdung der Agglomeration und der zeitnahen Lösung der Birsquerung. Bezüglich der Birsquerung ist man sich einig, dass alle Varianten ergebnisoffen geprüft werden sollen. Die bekannten Linienführungen des ursprünglichen Projekts aus dem Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation und der alternativen, nördlich gelegenen Variante stehen in der vorliegenden Form, aufgrund ihrer Beeinträchtigung des Birsraums in Dornach respektive des Wohngebiets in Aesch, nicht im Vordergrund. Die definitive Linienführung soll in einem ganzheitlichen Kontext betrachtet werden und mit einer gemeinsam getragenen Raumentwicklung auf beiden Seiten der Birs im Einklang stehen.

In der Zwischenzeit wurde ein konkretes Vorgehenskonzept für diesen Prozess «Dornach / Aesch: Zukunft Birsraum» erarbeitet, welches in einer gemeinsamen Sitzung am 20. Oktober 2022 von Vertreterinnen und Vertretern der beiden Kantone und der beiden Gemeinden bereinigt und im Grundsatz verabschiedet wurde. Der vereinbarte Zeitplan sieht vor, dass die Ergebnisse des Prozesses, die auch die Verständigung auf konkrete Lösungen für die Birsquerungen beinhalten, bis Ende 2023 vorliegen sollen.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Wer hat den Lead in der Frage der Weiterentwicklung des Projekts, respektive in der Entwicklung alternativer Lösungen? Gemeinde(n)? Kanton(e)?

Der erwähnte ergebnisoffene Prozess «Dornach / Aesch: Zukunft Birsraum» wird von den beiden Kantonen Solothurn und Basel-Landschaft sowie den Gemeinden Dornach und Aesch getragen. Der Lead im Projekt liegt bei den beiden Kantonen.

3.2.2 Zu Frage 2:

Sind beim Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) erforderliche Kapazitäten reserviert? Projektleitung? Bauherrenvertretung?

Die Federführung des Prozesses «Dornach / Aesch: Zukunft Birsraum» liegt bei den beiden Raumplanungsämtern der Kantone Solothurn und Basel-Landschaft. Das AVT wird ebenso wie das basellandschaftliche Tiefbauamt in der Projektorganisation vertreten sein.

Der Prozess beinhaltet mehrere Arbeitsschritte: Die ersten beiden Arbeitsschritte umfassen übergeordnete planerische Abklärungen und werden voraussichtlich bis Ende August 2023 abgeschlossen sein. Konkrete strassenplanerische Arbeiten sind nicht Bestandteil dieser beiden Phasen. Mit Abschluss des zweiten Arbeitsschrittes sollen unter anderem mögliche Lösungen für neue Birsquerungen aufgezeigt werden. Bei Bedarf soll anschliessend eine vertiefte Prüfung der Machbarkeit festgelegt werden.

Für die allfällige Vertiefung der Machbarkeit alternativer Infrastrukturlösungen für eine Birsquerung sind im AVT derzeit auch aufgrund von personellen Engpässen noch keine Projektleitungskapazitäten reserviert. Voraussichtlich müssten eine entsprechende Projektleitung zu Lasten anderer Projekte abgezogen oder zusätzliche personelle Ressourcen rekrutiert resp. eine externe Bauherrenunterstützung beschafft werden.

3.2.3 Zu Frage 3:

Wie weit sind Entwicklungsarbeiten für alternative Lösungen dieses Problems fortgeschritten? Machbarkeitsabklärungen? Grobe Skizzen/Pläne? Schätzungen für Kosten und Termine?

Bezüglich alternativer Linienführungen liegt für eine nördliche Birsquerung eine grobe Machbarkeitsstudie vor. Diese wurde im Jahr 2017 - insbesondere auch auf Wunsch der politischen Behörden der Gemeinde Dornach - erarbeitet. Diese Machbarkeitsstudie umfasst mögliche Linienführungen innerhalb eines alternativen Korridors Nord. Aus diesem Variantenfächer wurden drei mögliche Linienführungen ausgewählt. Für diese liegen grobe Projektskizzen vor. Kostenschätzungen für diese drei Varianten wurden im Hinblick auf den nachfolgenden Variantenvergleich nur qualitativ durchgeführt. Es wurden keine quantitativen Kostenschätzungen erarbeitet. In der Folge wurde von Seiten der Gemeinden eine weitere Variante Süd ins Spiel gebracht, für welche bis zum heutigen Zeitpunkt keine konkreten Machbarkeitsabklärungen vorliegen.

3.2.4 Zu Frage 4:

Wie präsentieren sich allfällige Alternativen zum vorliegenden, ursprünglichen Projekt?

Stand heute sind zwei Alternativen zur Variante Mitte (Vorprojekt) im Gespräch: Die Variante Nord käme nördlich des Birsbogens zu liegen, welcher gemäss dem Vorprojekt 2014 durch das ursprüngliche Projekt durchschnitten würde. Entsprechend schneidet die Variante Nord im Vergleich zum Vorprojekt 2014 hinsichtlich der Siedlungsentwicklung auf dem Gemeindegebiet von Dornach und der Umwelt besser ab. Diese Vorteile gehen jedoch insbesondere zu Lasten der Siedlungsverträglichkeit auf dem Gemeindegebiet von Aesch, wo mit dem Bau der Strasse in die bestehende Gebäudestruktur eingegriffen werden müsste. Über die Ausgestaltung und die Auswirkungen der Variante Süd können aktuell noch keine Aussagen gemacht werden.

3.2.5 Zu Frage 5:

Wie präsentiert sich der Zeitplan für Planung und Ausführung der neuen Birsquerung vor dem Hintergrund, dass die Bauarbeiten bis Ende 2025 begonnen werden müssen?

Vor dem Hintergrund der aktuellen Ausgangslage, d.h. der Absicht der Durchführung eines ergebnisoffenen Prozesses, liegt für die Planung und Ausführung einer gegenüber dem Vorprojekt 2014 alternativen Birsquerung kein Zeitplan vor. Ein Baubeginn bis Ende 2025 ist angesichts der mit dem Vorprojekt 2014 verbundenen Verfahrensrisiken und den noch nicht weiter konkretisierten Alternativen nicht realistisch.

3.2.6 Zu Frage 6:

Mit welchen Kosten müsste für eine alternative Lösung gerechnet werden?

Für die alternativen Lösungen liegen keine Kostenschätzungen vor.

3.2.7 Zu Frage 7:

Welches sind im unideologischen Vergleich zwischen dem ursprünglichen Projekt und einer möglichen Alternative Vor- und Nachteile?

Die Vor- und Nachteile des ursprünglichen Projekts, alternativer Brückenvarianten sowie weiterer Massnahmen wurden ausführlich in der Studie Zusatzauftrag Zubringer vom Juni 2021 dargestellt. Diese ist auf der Website des Amtes für Verkehr und Tiefbau verfügbar ([so.ch/verwaltung/bau-und-justizdepartement/amt-fuer-verkehr-und-tiefbau/projekte/gross-und-spezialprojekte](https://www.so.ch/verwaltung/bau-und-justizdepartement/amt-fuer-verkehr-und-tiefbau/projekte/gross-und-spezialprojekte)).

3.2.8 Zu Frage 8:

Welches ist der letztmögliche Zeitpunkt für einen Variantenentscheid, welcher die Teilfinanzierung durch das Aggloprogramm noch möglich macht?

Das ursprüngliche Projekt «Zubringer Dornach / Aesch an die A18» aus dem Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation steht, wie einleitend erwähnt, nicht im Vordergrund der Überlegungen. Wir setzen alles daran, dass bezüglich der Mittel aus dem Agglomerationsprogramm, beispielsweise die Übertragung der Mittel auf eine neue Lösung zur Birsquerung, in Absprache mit den zuständigen Bundesstellen und der Geschäftsstelle des Vereins Agglo Basel, bis Mitte 2023 die Situation geklärt wird.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Raumplanung
Amt für Verkehr und Tiefbau
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat
Amt für Raumplanung Basel-Landschaft, Kreuzbodenweg 2, Postfach, 4410 Liestal