

Regierungsratsbeschluss

vom 18. Juni 2024

Nr. 2024/1001

KR.Nr. K 0049/2024 (BJD)

Kleine Anfrage Mark Winkler (FDP.Die Liberalen, Witterswil): Anschluss Dornach N 18 - Varianten Birsquerung Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

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 17'000 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 ca. 260 Wohnungen im Stöcklin-Areal (Aesch/Reinach) nochmals spürbar zunehmen.

Aus anfänglich sieben möglichen Linienführungen für die neue Birsquerung haben sich die Kantone Basel-Landschaft und Solothurn aus drei verbleibenden Optionen auf die Variante «Mitte» geeinigt - zusammen mit den Gemeinden Aesch und Dornach. Ca. 2010 fand also die Einigung der betroffenen Gemeinden und Kantone statt - Variante «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 Agglomerationsprogramm (3. Generation) angemeldet - und auch bewilligt (28 Mio. Franken).

Mit der Neubesetzung der Position des Dornacher Gemeindepräsidenten 2013 ist Dornach urplötzlich von der oben erwähnten Einigung abgewichen; die Variante «Mitte» sei nur drei 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 Solothurner Baudirektion die Variante «Mitte» sogar aus dem Solothurner Richtplan streichen - nur dank grossem Widerstand von Aesch und Dornach inklusive 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

angepriesen. Ideologisch begründet scheinen alle Varianten bevorzugt, welche die ursprüngliche Variante «Mitte» zu verhindern vermögen.

Gegen die Variante «Süd» sprechen jedoch mehrere gewichtige Argumente. a) Die Strecke ist etwa drei Mal so lang wie bei der Variante «Mitte». Damit würde die Variante «Süd» deutlich teurer als die Variante «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 oben erwähnten 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 eine 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 der Variante «Süd» müssen zahlreiche Bäume gefällt werden; fast in gleicher Anzahl wie bei der Variante «Mitte».

Vor diesem Hintergrund stelle ich der Regierung die folgenden Fragen:

1. Wie lautet das Ergebnis der sachlichen Evaluation der Regierung der beiden Varianten «Mitte» versus «Süd»? Dabei besteht die Erwartung einer sauberen Entscheidungsanalyse für Investitionen mit einer vollständigen Liste von Kriterien und einer realistischen Bewertung und Gewichtung der einzelnen Kriterien.
2. Wie stimmt sich die Regierung mit dem Kanton Basel-Landschaft und den beiden Gemeinden Aesch und Dornach ab?
3. Wie stellt die Regierung sicher, dass nicht eine einzige Einheit von vier Körperschaften mit einem einzigen Argument die Entscheidungsfindung blockieren kann (Dornach)?
4. Wie stellt die Regierung sicher, dass die Variante «Mitte» im kantonalen Richtplan bleibt?

2. **Begründung**

Im Vorstosstext enthalten.

3. **Stellungnahme des Regierungsrates**

3.1 **Vorbemerkungen**

Im Rahmen der Testplanung «Dornach/Aesch: Zukunft Birsraum»¹⁾ 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 (MIV) einander gegenübergestellt. Die Betrachtung erfolgt jeweils gesamtheitlich und grenzüberschreitend, indem die Funktionen und Qualitäten des Birsraums als Siedlungsraum, Landschaftsraum und Bewegungsraum gewürdigt wurden.

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

¹⁾ <https://zukunft-birsraum.ch>.

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 Kleinen Anfrage 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 enthalten (siehe Beilage).

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Wie lautet das Ergebnis der sachlichen Evaluation der Regierung der beiden Varianten «Mitte» versus «Süd»? Dabei besteht die Erwartung einer sauberen Entscheidungsanalyse für Investitionen mit einer vollständigen Liste von Kriterien und einer realistischen Bewertung und Gewichtung 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 mitgetragen. 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. Vorbemerkungen).

3.2.2 Zu Frage 2:

Wie stimmt sich die Regierung mit dem Kanton Basel-Landschaft und den beiden Gemeinden 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.

3.2.3 Zu Frage 3:

Wie stellt die Regierung sicher, dass nicht eine einzige Einheit von vier 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 Individualverkehr bzw. den Güterverkehr gefunden werden.

3.2.4 Zu Frage 4:

Wie stellt die Regierung sicher, dass die Variante «Mitte» im kantonalen Richtplan bleibt?

Die Richtplan-Anpassung 2021, welche eine Änderung der Linienführung für das Vorhaben Zubringer Dornach/Aesch an die H18 vorgesehen hatte, wurde sistiert. Dies war ein Auslöser für den Prozess «Zukunft Birsraum». Wie in den Vorbemerkungen erwähnt, wird nun für die aus dem Prozess hervorgegangene Bestvariante der Kraftwerkbrücke eine Machbarkeitsstudie erstellt. Gestützt auf die Ergebnisse dieser Machbarkeitsstudie werden die notwendigen Schritte bezüglich des kantonalen Richtplans definiert.

3.3 Fazit

Der Regierungsrat wertet es als wesentlichen Erfolg, dass nach langer Auseinandersetzung ein Konsens bezüglich der zukünftigen Lage einer neuen Birsquerung im Raum Dornach-Aesch gefunden werden konnte. Die vertiefte Prüfung der Machbarkeit der vorgesehenen Kraftwerkbrücke ist entsprechend voranzutreiben und die noch offenen Fragen sind zeitnah zu klären.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Beilage

Synthesebericht Dornach/Aesch: Zukunft Birsraum vom 28. Mai 2024

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (stp/som)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat