

Laufental hat Angst vor Verkehrskollaps

Fünf Monate ohne Zug Die SBB bauen die Strecke zwischen Grellingen und Duggingen auf Doppelspur aus. Das hat 2025 eine Totalsperre zur Folge. Eine Arbeitsgruppe soll dafür sorgen, dass es nicht zu einem Chaos kommt.



Die Verkehrsverhältnisse im Laufental wie hier im Grellinger Chessiloch sind prekär. Foto: Heinz Dürrenberger

Kurt Tschan

Es ist eng, so eng, dass stellenweise nicht einmal zwei Gleise nebeneinander Platz haben. Auf einer Strecke von vier Kilometern wird es mehrere Stützbauwerke brauchen, um vom Grellinger Chessiloch bis zur neuen Perronkante in Duggingen ein zweites Gleis zu verlegen.

Eines davon ist das Lehnenviadukt, ein 254 Meter langes Stützbauwerk in Grellingen. Dafür wird der Verlauf eines ganzen Birsuferwegs geändert. Schiene und Fluss rücken dann noch näher zusammen. Im weiteren wird der Bahnübergang Bahnhofstrasse in Grellingen um

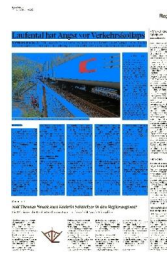
40 Meter Richtung Bahnhof verlegt. Der Bahnübergang Bahnweg wird aufgehoben. Dafür entsteht ein 195 Meter langes Stützbauwerk. 10'500 Kubikmeter Fels müssten dafür gesprengt und entsorgt werden, sagte Andreas Jäger, Leiter des 133 Millionen Franken teuren Projekts, am ersten Mobilitätsforum Laufental im Kulturzentrum Alts Schlachthaus in Laufen. Um die Bahn vor herunterfallenden Steinen zu schützen, ist eine Felsvernagelung erforderlich. Loses Gestein landet so in Stahlnetzen.

Auch in Duggingen bleibt kein Bahnhofstein auf dem anderen.

Gebaut wird eine Strassenunterführung im Lätten (Aeschstrasse). Hinzu kommen beim Bahnhof eine neue Personenunterführung sowie eine Perronkante. Erklärtes Ziel der SBB ist die Einführung eines Halbstundentaktes im Fernverkehr zwischen Delsberg und Basel rechtzeitig zum Fahrplanwechsel Mitte 2025.

«Ersatzbusse werden nicht ausreichen»

Vielen Laufentalerinnen und Laufentalern graut es schon jetzt vor der Zeit ohne Zug. «Der Ausbau muss verdient werden. Wir müssen leiden», sagte etwa FDP-



Landrat Martin Dätwyler. Für ihn ist aber schon jetzt klar: «Ersatzbusse werden als Massnahme nicht ausreichen. Sonst kollabiert eine ganze Talschaft.»

Stefan Finckh von CTC Analytics in Zwingen, einem Technologie-Unternehmen, plagen schon heute Ängste. Jeder zweite seiner Angestellten wohnt ausserhalb des Laufentals. «Langsam fragen wir uns, ob wir noch den richtigen Standort haben», klagt er. Und Marc Scherrer, Landrat der Mitte-Partei, weiss, dass wegen der angespannten Verkehrssituation schon jetzt Betriebe die Talschaft verlassen oder es noch tun werden, wie er prophezeit.

Zu allem Übel ist nicht nur die Situation auf der Schiene prekär, sondern auch auf der Strasse. Daran ändern wird sich auf die Schnelle nichts. «Wir haben noch keine konkreten Baupläne», sagt Richard Kocherhans vom Bundesamt für Strassen (Astra) zum Ausbau der Nationalstrasse 18. Die frühere A18, die seit 2020 im Besitz des Bundes ist, wird frühestens 2026 zum Thema, wenn das nächste «strategische Entwicklungsprogramm», das Planungsinstrument für die Weiterentwicklung des Nationalstrassennetzes, aktuell wird.

Quasi in Windeseile muss vorher eine Korridorstudie ausgearbeitet werden, die die planerischen Voraussetzungen dafür schafft. Klar für Kocherhans ist aber: «Der Bedarf ist gegeben. Der Verkehr im Tal wird in Zukunft überproportional steigen.» Bis etwa der Muggenbergtunnel in Aesch, aber auch die Umfahrung von Laufen und Zwingen gebaut sein werden, dauert es noch viele Jahre. Und wenn während der

Totalsperre 2025 auf der Bahnstrecke ein Unfall auf der einzigen Talstrasse passiert, könnte der Verkehr im Tal ganz stillstehen. Bei einem ernsteren Ereignis dauert es nämlich durchschnittlich vier Stunden, bis die Strasse wieder freigegeben werden kann, bestätigte ein Vertreter der Baselbieter Polizei am Forum.

Die lange Zeit vernachlässigte Verkehrssituation im Laufental beschäftigt inzwischen auch den Bundesrat. In einer Interpellation wollte FDP-Nationalrätin Daniela Schneeberger kürzlich von der Landesregierung wissen, wie die zuglose Zeit am besten bewältigt werden könne. Der Bundesrat verspricht in seiner Antwort, dass bereits im nächsten Jahr ein detailliertes Konzept aufgegleist und mit den betroffenen Kantonen und Transportunternehmen abgestimmt werde. «Das ist deutlich früher als üblich», schreibt der Bundesrat.

Tatsächlich gibt es keine Alternative zur Totalsperre. Sonst würden anstelle der fünf Monate neu Nacht- und Wochenendarbeiten mit entsprechenden Gleissperren über rund zwölf Monate nötig, schreibt der Bundesrat. Störungsanfällige Provisorien und das ste Risiko, dass frühmorgens die Strecke nicht rechtzeitig für den Bahnbetrieb freigegeben werden kann, wären die Folge.

Hoffen auf zweites Schänzli-Wunder

Am Mobilitätsforum war man sich daher einig: Man muss in den sauren Apfel beissen. Nicht wenige hoffen jedoch auf das gleiche Wunder wie beim Ausbau und der Sanierung des Schänzlitunnels in Muttenz. «Damals wurden uns

sieben Jahre Stau vorausgesagt», erinnerte sich Dätwyler. Dank guten Managements sei es jedoch gelungen, die Behinderungen auf ein Minimum zu reduzieren.

Auf ein ähnliches Wunder hofft man jetzt im Laufental. Dem Zufall überlassen will man aber nichts. So erhielt diese Woche der Regierungsrat von Dätwyler und anderen Landräten den Auftrag, einen Massnahmenkatalog zu erarbeiten, der auch mit unkonventionellen Vorschlägen helfen soll, den schlimmsten Fall zu verhindern.

Zubringer wird neu aufgegleist

Die Kantone Solothurn und Basellandschaft sowie die beiden Gemeinden Aesch und Dornach wollen «in einem ergebnisoffenen Prozess nochmals sämtliche Lösungsansätze für einen Zubringer an die A18 überprüfen». Dies heisst es in einer gemeinsamen Mitteilung. Mit Unterstützung von Planungsteams und neu unter Einbezug von Bevölkerung und Wirtschaft sollen Lösungsvarianten diskutiert werden. Bis Ende 2023 soll eine von allen Beteiligten getragene Lösung vorliegen. Mit diesem Vorgehen will man eine Lösung für die Birsquerung finden, «die den Anliegen aller involvierten Akteure und der Entwicklung des Birsraums als Ganzes ausgewogen Rechnung trägt», heisst es in der Mitteilung weiter. Die definitive Linienführung eines Zubringers an die Autobahn A18 soll demnach in einem ganzheitlichen Kontext betrachtet werden und mit einer gemeinsam getragenen Raumentwicklung auf beiden Seiten der Birs im Einklang stehen. (kt)