



Bericht an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Bericht der: Bau- und Planungskommission
vom: 13. Januar 2011
zur Vorlage Nr.: [2010-281](#)
Titel: **Gesamtplanung neue Birs-Brücke Laufen; Planungs- und Projektierungskredit**
Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Gesamtplanung neue Birs-Brücke Laufen; Planungs- und Projektierungskredit

Vom 13. Januar 2011

1. Ausgangslage

Um Laufen und Zwingen vom Durchgangsverkehr zu entlasten, wird gemäss Tiefbauamt des Kantons Baselland (TBA) langfristig eine entsprechende [Umfahrungsstrasse](#) geplant. Für dieses Projekt ist die vermutlich beste Variante bereits ausgewählt worden und wird dem Landrat voraussichtlich 2011 ein Vorprojekt unterbreitet werden.

Der Verkehr aus Richtung Röschenz und aus dem westlich der Birs gelegenen Siedlungsgebiet der Stadt Laufen müsse dann über einen entsprechenden Zubringer auf diese als Hochleistungsstrasse geplante Umfahrung gebracht werden. Damit dieser Verkehr aber den Engpass am Bahnhofplatz meiden könne, müsse – im Sinne einer flankierenden Massnahme zur Umfahrung – eine neue Birs-Brücke gebaut werden. Die vorgesehene Brücke, deren Nutzen sich dann wohl erst mit der H18, Umfahrung Laufen-Zwingen (HLZ) voll entfalten wird und gemäss TBA mit der HLZ kompatibel sein werde, werde aber auch schon heute Vorteile bringen: Damit werde u.a. Platz frei für einen Busbahnhof und werde das Bahnhofgebiet aufgewertet, weil die Brücke einen Grossteil des Verkehrs im Abschnitt Vorstadtplatz-Bahnhof-Unterführung Bahnhofstrasse übernehmen werde. Die beiden Projekte HLZ und Neue Birs-Brücke Laufen seien also nur in einem geringen Mass voneinander abhängig, aber sie ergänzen sich sehr gut.

Mit dieser Vorlage werden ein *Projektierungskredit für die Gesamtplanung der neuen Birs-Brücke in Laufen* in der Höhe von **CHF 2 Millionen** (Vorstudie, Vorprojekt und Bauprojekt) und ein *Projektierungskredit für die neue Verbindungsstrasse Wahlenstrasse-Breitenbachstrasse* in Laufen in der Höhe von **CHF 200'000** (nur Vorprojekt) beantragt. Mit ersterem soll insbesondere das Resultat der Machbarkeitsstudie von 2009 überprüft und vertieft werden, um so u.a. die optimale Lage von Strasse und neuer Brücke aufzuzeigen. In einem Wettbewerb soll dann die Brücke entwickelt werden, um so auch städtebaulich eine optimale Lösung zu finden. Im Übrigen solle das Objektblatt V 2.2 (Kantonsstrassennetz) des Kantonalen Richtplans (KRIP) entsprechend ergänzt werden.

Für Details wird auf die Vorlage selbst verwiesen.

2. Beratung durch die BPK

Die BPK behandelte diese Vorlage nach deren Überweisung durch das Büro des Landrats vom 24. August 2010 – und nach der Zuweisung der beiden Petitionen der IG Wahlenstrasse Laufen (ca. 85 Unterschriften) und der Anwohner der Delsbergerstrasse Laufen (ca. 65 Unterschriften) durch das Büro des Landrats an die BPK vom 23. September 2010 – an ihren Sitzungen vom 4. und 18. November sowie vom 2. und 16. Dezember 2010. Unterstützt wurde sie in ihren Beratungen durch Regierungsratspräsident Jörg Krähenbühl, Vorsteher der Bau- und Umweltschutzdirektion Baselland (BUD), Kantonsingenieur Oliver Jacobi, Leiter TBA, Alain Aschwanden, stv. Leiter Geschäftsbereich Verkehr TBA und Stadtrat Alexander Imhof, Vorsteher des Departements Bau und Planung der Stadt Laufen sowie durch je 3 Vertreter der beiden Gruppen, die je eine Petition eingereicht hatten.

Nachdem die BPK die örtlichen Gegebenheiten zusammen mit den Fachleuten und den Anwohnern der erwähnten Strassen besichtigt hatte, wurde sie zunächst im Rahmen der Begrüssung durch Stadtratspräsidentin Brigitte Bos kurz darauf hingewiesen, dass das Verkehrsproblem in Laufen, welches u.a. mittels der neuen Brücke gelöst werden solle, ein «Gordischer Knoten» zu sein scheine. Regierungsratspräsident Jörg Krähenbühl erläuterte dann die Zusammenhänge mit dem übergeordneten Projekt der HLZ, so dass dann Alain Aschwanden die Details der Vorlage ausführen konnte. Dabei machte er u.a. deutlich, dass nicht alle denkbaren Varianten auch technisch machbar seien. Ebenso betonte er, dass die in der Vorlage ausgeführte Variante nur eine mögliche, aber noch nicht definitive Lösung sei. Weiter vermerkte er, dass, wie in der Vorlage erwähnt, nach einem Beschluss zu derselben gewisse Verhältnisse erst noch einmal untersucht werden sollen.

Stadtrat Alexander Imhof bezeichnete namens seiner Behörde das Projekt als gut, weil es viel zur Lösung der Verkehrsprobleme in Laufen beitrage. Diese müssten dringend angepackt werden, weil alle Menschen in Laufen davon irgendwie betroffen seien. Dies sei mit den Plänen des Kantons am besten möglich. Er wollte nicht bestreiten, dass dadurch sensible Bereiche tangiert würden, denen bei der weiteren Planung Beachtung geschenkt werden müsse.

Kantonsingenieur Oliver Jacobi stellte das Projekt HLZ etwas detaillierter vor, um damit den bei der neuen Birs-Brücke zu beachtenden, grösseren Zusammenhang

zu erläutern. Dabei machte er u.a auf die Projektziele (Entlastung der Siedlungsgebiete vom Strassenverkehr, leistungsfähige und attraktive Achse Delsberg-Basel, gute Anbindung des Laufentals an die Umfahrungsstrasse, Verbesserung der Verkehrssicherheit) und die momentan geschätzten Kosten von CHF 950 Millionen aufmerksam. Ziel des TBA sei es, durch den Landrat ein generelles Projekt genehmigen zu lassen, welches dann zur weiteren Bearbeitung im Zusammenhang mit dem sogenannten Netzbeschluss an den Bund übergeben werden solle. Er verdeutlichte mehrmals, dass mit der Brücke schliesslich Laufen vor allem an die HLZ angebunden werden solle: Die Entlastung der Stadt vom Verkehr und andere Effekte seien dann einfach positive Nebenwirkungen der HLZ. Denn gemäss Alain Aschwanden sind Überlegungen zu möglichen Netzergänzungen in Laufen, wie sie der BPK ebenfalls vorgestellt worden sind, erst durch Gedanken zu flankierenden Massnahmen für die HLZ ausgelöst worden.

Die BPK wird vor der Projektierungsphase einen Zwischenbericht des TBA zu den in der Planungsphase angestellten Untersuchungen und zum festgelegten System erhalten, weil mit dem nun zu sprechenden Kredit beide Phasen abgedeckt werden und sie deshalb keine andere Möglichkeit mehr hat, allenfalls Einfluss zu nehmen.

2.1 Anhörung der Petenten

Die Vertreter der Petition Wahlenstrasse – deren Hauptanliegen sind, keine Hauptverkehrsachse Wahlenstrasse aufgrund einer Verkehrsberuhigung auf der Breitenbachstrasse gewärtigen zu müssen und deshalb auch eine Trasseesicherung, wie sie in der Vorlage vorgesehen ist, zu verhindern – machten auf ihre Bedenken aufmerksam, dass es mit einer Verbindungsstrasse Stangimatt wohl zu mehr Verkehr auf der Wahlenstrasse kommen werde, an der sie teilweise schon seit langer Zeit wohnen. Durch den Mehrverkehr entstände dort mehr Lärm und würde die Verkehrssicherheit der Anwohner verringert. Als schon heute problematisch wird der in Richtung Industriegebiet fahrende Lastwagenverkehr betrachtet, weil diese Fahrzeuge an bestimmten Stellen der Wahlenstrasse wegen der notwendigen Fahrmanöver sehr viel Raum beanspruchen. Insofern spricht sich diese Gruppe für eine möglichst bald realisierte HLZ aus, weil sie sich davon eine Entlastung gerade beim Schwerverkehr verspricht.

Die Vertreter der Petition Delsbergerstrasse – deren Hauptanliegen ist zu verhindern, dass das Verkehrsproblem im Bereich des Bahnhofareals einfach so in die Vorstadt verlagert wird – machten zunächst darauf aufmerksam, dass mit der geplanten, neuen Brücke verschiedene, alte, denkmalgeschützte Häuser Laufens durch mehr Verkehr belastet würden. Sie befürchteten sogar, dass diese Gebäude bzw. die Vorstadt als Teil der Altstadt Laufens dem Verkehr «geopfert» werden solle, weil mit der Brücke das in ihren Augen eigentliche Verkehrsproblem – der Durchgangsverkehr – nicht gelöst werde. Weiter seien verschiedene Wohnprojekte westlich der Delsbergerstrasse geplant. Entsprechend müssten die dort lebenden Menschen die dann wegen der Brücke stärker befahrene Delsbergerstrasse überqueren, wenn sie z.B. zum Bahnhof gelangen wollten. Und nicht zuletzt sei ein Garagenbetrieb direkt von den Planungen betroffen.

Giuseppe Gerster, welcher als in Laufen wohnhafter Architekt den Vorschlag machte, zur Lösung des Verkehrsproblems beim Bahnhof Einbahnverkehr und einen

Tunnel bei der Naustrasse vorzusehen, verzichtete gemäss Information des Kommissionspräsidenten auf eine Anhörung. Alain Aschwanden führte aus, dass dieser Vorschlag theoretisch zwar machbar sei, aber gewisse Probleme nicht löse, relativ hohe Kosten auslöse und die Projektziele der neuen Birs-Brücke nicht erreiche.

2.2 Akzeptanz des Brücken-Projekts in Laufen

Während verschiedene BPK-Mitglieder aufgrund der Anhörung der Petenten den Eindruck hatten, das Projekt stosse in der Bevölkerung Laufens auf Ablehnung, wurde von den an den Beratungen teilnehmenden Vertretern des Laufentals die Ansicht vertreten, dass einerseits aufgrund erster Informationsveranstaltungen gewisse Diskussionen ausgelöst worden seien, dass aber andererseits ein Grossteil der Bevölkerung noch gar nicht ins Projekt involviert sei und vermutlich von einer eher positiven Stimmung gegenüber dem Projekt auszugehen sei. Die Interessenkonflikte insbesondere in der Vorstadt dürften aber nicht unterschätzt werden, weil diese als Teil des Stadtzentrums wahrgenommen werde.

Zur Frage, wieso zwei unterschiedliche Kredite beantragt werden, wurde auf den Zeitdruck verwiesen. Bei der Birs-Brücke komme es möglicherweise zu einem Eingriff in Eigentumsrechte, weshalb man dafür möglichst bald über ein rechtskräftiges Projekt verfügen möchte. Bei der Verbindungsstrasse Stangimatt seien aber die Ideen noch nicht so weit gereift, dass man ein Bauprojekt realisieren könnte.

2.3 Eine andere Lösung?

Ein Tunnel z.B. von der Naustrasse unter den Eisenbahngleisen hindurch würde gemäss Schätzungen des TBA ca. CHF 50 Millionen kosten. Auch wenn dessen Kosten-Nutzen-Verhältnis dann vielleicht nicht so günstig wäre wie jenes der neuen Birs-Brücke, wurde diese dann wiederum sogleich von einigen Mitgliedern der BPK hinterfragt, weil sie ja eigentlich die erste Etappe zur sehr teuren und deshalb noch lange nicht gebauten HLZ sei.

2.4 Landabtausch

Während für den direktbetroffenen Grundeigentümer auf der westlichen Seite der Birs offenbar Lösungen vorhanden sind, haben sich einige Fragen zum Landabtausch auf der Ostseite der Birs ergeben. Das auch in der Interpellation [2010/168](#) erwähnte Vorgehen des Regierungsrats ist von grossen Teilen der BPK aus verschiedenen Gründen nicht verstanden worden. Die mit dem Investor im Rahmen des Quartierplanentwurfs vereinbarte Nutzungsziffer ist doppelt so hoch wie die im Ortsrichtplan vorgegebene Nutzungsziffer. Insofern sei noch nicht sicher, ob die höhere Nutzungsziffer auch von der Stadt Laufen und der Gemeindeversammlung gutgeheissen werde. Im Übrigen sei der offenbar bereits erfolgte Landabtausch nicht dringlich gewesen und auf seine Art fragwürdig gewesen, weil u.a. noch kein Landratsbeschluss zum Projekt für die Birs-Brücke vorgelegen habe. Alternativ hätte vom Regierungsrat eine Planungszone erlassen werden können und die Resultate der mit dieser Vorlage vorgesehenen Projektierung abgewartet werden können. Das Vorgehen des Regierungsrats in dieser Sache wurde auch hinterfragt, weil es zur Kündigung eines auf 80 Jahre ausgelegten Vertrags nach bereits 5 Jahren gekommen

ist. Regierungsratspräsident Jörg Krähenbühl zeigte sich allerdings davon überzeugt, dass alles korrekt abgewickelt worden sei, wobei die erhöhte Nutzungsziffer Ausdruck der Absicht sei, in Zukunft gerade auch in Kernzonen dichter zu bauen.

2.5 Verkehrszahlen

Die in der Vorlage erwähnten Zahlen bzgl. heutigen bzw. künftigen Zustand des Verkehrs sorgten zu Beginn der Beratungen ein wenig für Verwirrung, weil sie mathematisch nicht aufzugehen schienen. Die Referenten des TBA machten deutlich, dass die Werte von sämtlichen möglichen Verbindungen abhängen. Auf den Grafiken seien aber diese nicht vollständig eingetragen, weshalb es nur so aussehe, als ob die Berechnungen nicht stimmen.

2.6 Busbahnhof Laufen

Der dafür geplante Umbau ist gemäss TBA in Vorbereitung und solle demnächst im Rahmen einer Gesamtvorlage behandelt werden. Der Baubeginn für den Busbahnhof muss gemäss Agglomerationsprogramm Basel bis 2014 erfolgen. Die beiden weiteren Module ÖV-Drehscheibe mit Unterführung und Rückbau Kopfgeleise zu Velostation sind für 2015 bis 2019 vorgesehen.

2.7 Eintreten

In der BPK war Eintreten auf die Vorlage bestritten, weil teilweise angenommen worden ist, dass für das Vorhaben das Geld fehle und die Realisierung der damit zusammenhängenden HLZ nicht absehbar sei. In diesem Zusammenhang wurde auch die Projektierung der Verbindungsstrasse Stangimatt als Planung der HLZ in Raten beurteilt. Bei dieser Gelegenheit verwiesen die Gegner der Vorlage auch auf die vom Kanton Baselland geplanten Investitionen von CHF 3 bis 4 Milliarden während der nächsten ca. 10 Jahre, welche ihrerseits entsprechende Folgekosten auslösen würden. Dies sei insgesamt nicht tragbar, weshalb nun auch diese Projekte nicht geplant werden sollen.

Diesen Argumenten wurde entgegengehalten, dass die Zukunft schon heute geplant und deshalb bestimmte Fragen geklärt werden müssen. Auch müsse die für Laufen unzumutbare Verkehrssituation im Bereich Bahnhofareal entschärft werden. Gerade weil die Brücke in alle möglichen Varianten zur Entlastung Laufens vom Verkehr eingebaut werden könne, müsse sie gebaut werden.

://: Die BPK ist mit 8:3 Stimmen bei 1 Enthaltung bereit, auf die Vorlage einzutreten.

3. Detailberatung

3.1 Ziffer 2

Änderungen des KRIP werden jetzt schon beantragt, weil der KRIP bekanntlich beabsichtigt, alle vorhandenen Ideen insbesondere wegen allenfalls nötigen Trasseesicherungen möglichst frühzeitig zu erwähnen.

3.2 Ziffer 3

Der Antrag, eine Lösung erarbeiten zu lassen, die den Bahnhofsbereich so stark wie möglich entlaste, wurde zurückgezogen, nachdem darauf hingewiesen worden ist,

dass solche Wünsche in den Planungsanweisungen des KRIP festgehalten werden können und dass dies eigentlich bereits so vorgesehen ist.

3.3 Ziffer 4

://: Der Antrag, Ziffer 4 zu streichen, wird mit 6:4 Stimmen bei 1 Enthaltung und Ausstand des Kommissionspräsidenten (aufgrund privater Interessen) abgelehnt.

3.4 Neue Ziffer 6

://: Die BPK erklärt sich stillschweigend damit einverstanden, den LRB dahingehend zu ergänzen, dass die eingereichten Petitionen an den Regierungsrat zur Kenntnisnahme weitergeleitet werden sollen.

4. Antrag an den Landrat

://: Die BPK empfiehlt dem Landrat mit 8:4 Stimmen, gemäss dem ergänzten Entwurf des Landratsbeschlusses zu beschliessen.

Laufen, 13. Januar 2011

Im Namen der Bau- und Planungskommission
Der Präsident: Rolf Richterich

Beilagen:

- Ergänztter Entwurf des Landratsbeschlusses

Landratsbeschluss

über einen Verpflichtungskredit für die Planung- und Projektierung der Gesamtplanung neue Birsbrücke in Laufen

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Ergebnisse der Vorstudien zur Gesamtplanung der neuen Birsbrücke in Laufen werden zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Gemäss Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons Basel-Landschaft, § 9 Kantonaler Richtplan wird das Objektblatt „V2.2 Kantonsstrassennetz“ wie folgt ergänzt:
 - Neue Birsbrücke (Grienstrasse): Neubau, Festsetzung
 - Abtretung der Naustrasse und der Bahnhofstrasse (exkl. Unterführung an die Stadt Laufen Zwischenergebnis
 - Verbindungsstrasse Stangimatt, Trasseesicherung, Vororientierung
3. Für die Gesamtplanung neue Birsbrücke in der Stadt Laufen wird der erforderliche Projektierungskredit für Vorstudie, Vorprojekt sowie Bauprojekt von CHF 2'000'000.-- (inkl. MwSt. von 7.6%) bewilligt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis April 2009 bewilligt.
4. Für die neue Verbindungsstrasse Wahlenstrasse-Breitenbachstrasse in der Stadt Laufen wird der erforderlichen Projektierungskredit für ein Vorprojekt von CHF 200'000.-- (inkl. MwSt. von 7.6%) bewilligt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis April 2009 bewilligt.
5. Ziffer 3 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.
6. (neu) Die im Zusammenhang mit der geplanten, neuen Birsbrücke in Laufen eingereichten Petitionen der zwei Anwohnergruppen an der Delsbergerstrasse bzw. Wahlenstrasse werden an den Regierungsrat zur Kenntnisnahme weitergeleitet mit der Bitte, diese Anliegen in der Projektierung in geeigneter Weise zu berücksichtigen.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber: