



## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** **Gesamtplanung neue Birsbrücke Laufen  
Planungs- und Projektierungskredit**

Datum: 17. August 2010

Nummer: 2010-281

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](#)

---



**2010/281**

**Kanton Basel-Landschaft**

**Regierungsrat**

---

**Vorlage an den Landrat**

**Gesamtplanung neue Birsbrücke Laufen  
Planungs- und Projektierungskredit**

vom 17. August 2010

## 1. Zusammenfassung

Die H18, die das Laufental an das Hochleistungsstrassennetz anschliesst, quert das Siedlungsgebiet der Stadt Laufen auf der Achse Baselstrasse-Vorstadtplatz-Delsbergerstrasse. Auf diesem Strassenabschnitt sowie auf der Strassenverbindung in Richtung Wahlen und Breitenbach gibt es ein grosses Binnenverkehrsaufkommen. Obwohl die Kantonsstrasse grundsätzlich genügend Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr aufweist, kommt es im Bereich des Bahnhofs regelmässig zu Rückstaus, da hier Bedürfnisse der verschiedensten Verkehrsteilnehmenden (Transitverkehr, Ziel-Quell-Verkehr, Parkierung, öffentlicher Verkehr mit Bussen und zu Fuss Gehenden, etc.) aufeinander treffen. Neben dem Knoten Angenstein und der Lichtsignalanlage Baselstrasse in Zwingen handelt es sich bei der Bahnhofstrasse in Laufen um einen der drei Hauptengpässe der Kantonsstrassen im Laufental. Dem Bahnhof Laufen kommt aber zusätzlich die Bedeutung als ÖV-Drehscheibe des Laufentals zu.

Der geplante Zubringer an den Anschluss Laufen Ost der Umfahrung von Laufen und Zwingen (HLZ) führt über den Bahnhofplatz Laufen und somit über einen bereits heute bestehenden Engpass. Deshalb besteht die Gefahr, dass der Verkehr aus dem Raum Röschenz und dem Siedlungsgebiet der Stadt Laufen westlich der SBB nicht auf die regionale Umfahrung geleitet würde, sondern auf der bestehenden H18 verbleibt. Berechnungen zeigen, dass mit einer optimalen Verkehrslenkung des motorisierten Individualverkehrs eine deutlich bessere Führung ebendieses Verkehrs auf die Umfahrung von Laufen und Zwingen erreicht werden kann.

Da heute keine alternativen Routen für die Umfahrung des Bahnhofgebiets über die Birs und die SBB-Bahnlinie bestehen, setzt der Anschluss Laufen Ost im Minimum eine neue Querverbindung über die Birs voraus. Diese neue Birsbrücke soll nördlich der Überbauung „Im Grossen Grien“ resp. beim Bündtenweg erstellt werden. Die Brücke beginnt auf der Höhe des Parkplatzes entlang der Delsbergerstrasse und mündet auf der Höhe der Unterführung Bahnhofstrasse ein. Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der neuen Birsbrücke sollen die Naustrasse und ein Teil der Bahnhofstrasse abgestuft, beruhigt und an die Stadt Laufen abgetreten werden.

Die neue Birsbrücke kann rasch realisiert werden und trägt mittelfristig zu einer massgeblichen Verbesserung der Situation beim Bahnhof Laufen bei bevor die Umfahrung von Laufen und Zwingen realisiert ist:

- Aufwertung Bahnhofsgelände Laufen: Durch die Entlastung des Bahnhofgebiets kann der Bahnhof Laufen als ÖV-Drehscheibe des Laufentals entsprechend ausgebaut werden. Dem Langsamverkehr und dem ÖV wird der notwendige Platz im Bahnhofgebiet Laufen zugesprochen. Gerade für die Taktstabilität des ÖV ist dieser unentbehrlich.
- Optimierung der Platzverhältnisse für den Busbahnhof
- Zwischen Bahnhof und Stedtli kann eine attraktive Langsamverkehrsverbindung geschaffen werden
- Aufwertung der Vorstadt (im Speziellen des Vorstadtplatzes)

In dieser Landratvorlage sollen folgende Beschlüsse gefällt werden:

- Für den Raum neue Birsbrücke und Bahnhof in Laufen wird eine Gesamtplanung erstellt
- Kredite von total CHF 2'200'000.-- für die erforderlichen Planungs- und Projektierungsarbeiten für eine neue Birsbrücke und die neue Kantonsstrasse Stangimatt.
- Der Kantonale Richtplan wird wegen der neuen Birsbrücke und der neuen Strassenkategorisierungen angepasst.

Die Finanzsituation des Kantons Basel-Landschaft ist in den nächsten Jahren angespannt. Aus diesem Grund ist zurzeit keine Aussage über den Realisierungszeitpunkt möglich.

## Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Rechtliche Grundlagen	5
3.	Begründung/Bedarf	5
3.1.	Einbindung in übergeordnete Planungen	5
3.2.	Heutige Situation: Problembereich Bahnhofgebiet Laufen	6
3.3.	Künftige Situation und Ziele	7
3.4.	Bisheriges Vorgehen/Planungsschritte	7
4.	Die gewählte Lösung	9
4.1.	Beschrieb der gewählten Lösung	9
4.2.	Vorgehen	10
4.3.	Alternativen	12
5.	Termine	13
6.	Schnittstellen und Abhängigkeiten	13
6.1.	Kantonale Projekte	14
6.2.	Kommunale Projekte	15
7.	Kosten und Finanzierung	16
7.1.	Finanzierung Planung	16
7.2.	Investitionskosten	16
7.3.	Darstellung der Folgekosten in Landratsvorlagen	18
7.4.	Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	19
8.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	19
9.	Parlamentarische Vorstösse	19
10.	Antrag	20
11.	Anhang	20
12.	Beilage	20

## 2. Rechtliche Grundlagen

Der Antrag für den Planungs- und Projektierungskredit für die neue Birsbrücke in Laufen basiert auf folgenden eidgenössischen und kantonalen Grundlagen:

- Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 19. Dezember 1958
- Bundesgesetz über den Umweltschutz (USG) vom 7. Oktober 1983
- Lärmschutzverordnung (LSV) vom 15. Dezember 1986
- Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer (GSchG) vom 24. Januar 1991
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Erlass des Landrats Nr. 2007 / 169 vom 26. März 2009
- Kantonales Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) vom 8. Januar 1998
- Kantonales Strassengesetz (StrG) vom 24. März 1986

## 3. Begründung/Bedarf

### 3.1. Einbindung in übergeordnete Planungen

Das Laufental ist durch die H18 an das Hochleistungsstrassennetz angeschlossen. In Angenstein befindet sich der Anschluss an die kantonale Autostrasse/Autobahn H18 Richtung Basel und in Delémont an die A16 (Transjurassienne). Um die Gemeinden Laufen, Zwingen sowie Brislach (Passwangstrasse) vom Durchgangsverkehr zu entlasten, ist eine zweistreifige Hochleistungsstrasse im Gegenverkehr als Umfahrung von Laufen und Zwingen geplant.

Mit dem Landratsbeschluss über den Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft vom 26. März 2009 wurde die Umfahrung von Laufen und Zwingen als Zwischenergebnis in Form einer Trasseesicherung bestätigt. Dies bedeutet, dass mit der Realisierung der Umfahrung von Laufen und Zwingen sowie einem allfälligen Muggenbergstunnel die gesamte Strecke von Laufen Süd bis zur Verzweigung Hagnau als Hochleistungsstrasse ausgebaut würde. Die Umfahrung sieht drei definitive Anschlüsse vor, einer davon ist der Anschluss Laufen Ost, der neben der Stadt Laufen auch die Gemeinde Röschenz an die Hochleistungsstrasse anschliesst (vgl. Anhang, Abb. 1). Dieser Verkehr würde durch das Bahnhofgebiet Laufen resp. über die Achse Vorstadtplatz-Bahnhof-Unterführung Bahnhofstrasse führen, einer der drei Strassenabschnitte auf dem Kantonsstrassennetz im Laufental, der in den Spitzenstunden regelmässig überlastet ist.

Für die anderen beiden Engpässe auf dem Laufentaler Strassennetz, den Knoten Angenstein sowie die Lichtsignalanlage auf der Baselstrasse in Zwingen, befinden sich Lösungen in Planung resp. kurz vor der Realisierung. Hingegen konnte für die Achse Vorstadtplatz-Bahnhof-Unterführung Bahnhofstrasse, die Teile der wichtigen Verkehrsbeziehung Laufental-Basel ist, bisher noch keine Lösung gefunden werden.

Von der Umfahrung Laufen-Zwingen liegt ein Vorprojekt vor, welches inhaltlich bis im Frühling 2010 bereinigt wird. Für das Jahr 2011 ist eine Landratsvorlage über den Projektierungskredit und die planerischen Festlegungen geplant. Mit der Festsetzung der Umfahrung von Laufen und Zwingen im Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft muss eine Lösung für die Achse Vorstadtplatz-Bahnhof-Unterführung Bahnhofstrasse gefunden werden.

### 3.2. Heutige Situation: Problembereich Bahnhofgebiet Laufen

Die H18 führt durch das Siedlungsgebiet von Laufen nördlich und westlich der Altstadt. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der Achse Delsbergerstrasse-Renimattstrasse-Baselstrasse beträgt rund 9'600 Mfz/Tag. Zusätzlich zum Durchgangsverkehr auf der H18 in West-Ost-Richtung quert ein grosser Teil des Binnenverkehrs die Stadt Laufen via Delsbergerstrasse-Vorstadtplatz-Bahnhofplatz-Unterführung Bahnhofstrasse. Der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der Achse Vorstadtplatz-Bahnhofstrasse-Unterführung Bahnhofstrasse beträgt im Jahr 2009 rund 10'500 Mfz/Tag. In der Abendspitzenstunde (ASP) queren heute bis zu 1'000 Fahrzeuge diese Achse. Die Hauptachse für den Schwerverkehr stellt die bestehende H18 mit rund 1'000 Lastwagen pro Tag dar (rund 10% Anteil am Gesamtverkehr). Auf den anderen Strassenachsen in Laufen (Nau-, Wahlen- und Breitenbachstrasse) liegt die Schwerverkehrsbelastung mit rund 350 - 400 Fahrzeugen pro Tag deutlich tiefer (relativer Anteil Schwerverkehr 5 - 7%).

Obwohl die Kantonsstrasse grundsätzlich genügend Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr aufweist, kommt es im Bereich des Bahnhofs regelmässig zu grösseren Rückstaus, da hier Bedürfnisse der verschiedensten Verkehrsteilnehmenden aufeinanderprallen: Neben dem Strassenverkehrsaufkommen, das durch den Transitverkehr sowie den kommunalen Ziel-Quell-Verkehr generiert wird, gibt es zusätzlich zum motorisierten Individualverkehr ein ebenfalls hohes Busaufkommen, da vom Busbahnhof Laufen als regionale ÖV-Drehscheibe des Laufentals die umliegenden Gemeinden (Breitenbach, Kleinlützel, Roggenburg, Bärschwil, Liesberg, Riederwald, Dittingen, Blauen) erschlossen werden. Unter anderem dank der ÖV-Drehscheibe entsteht auf der wichtigen Verbindung Bahnhof-Stedtli zudem ein hohes Aufkommen von zu Fuss Gehenden und Fahrrad Fahrenden. Schliesslich wird durch das Park+Ride (P+R) beim Bahnhof Laufen ein beträchtliches Verkehrsaufkommen generiert. Diese Faktoren reduzieren die Qualität des Bahnhofs und des Bahnhofsbereichs und mindern die Sicherheit für die schwächsten Verkehrsteilnehmenden, d.h. den Langsamverkehr, beträchtlich.

Verkehrsbelastungen auf den wichtigen Strassen in Laufen (vgl. auch Anhang Abb. 2.1)

	Ist-Zustand 2009 (Mfz/Tag)	Prognose 2020 ohne Umfahrung von Laufen und Zwingen (Mfz/Tag)	Prognose 2030 mit Umfahrung von Laufen und Zwingen (Mfz/Tag)
Bahnhofstrasse (Abschnitt Vorstadtplatz-Bahnhof)	10'500	11'000	7'100
Baselstrasse (Abschnitt Naustrasse - Röschenzstrasse)	9'600	10'100	3'300
Delsbergerstrasse (Abschnitt Vorstadtplatz-Schützenweg)	7'700	8'100	1'400

Im Bahnhofgebiet Laufen bestehen nicht nur wegen des hohen Verkehrsaufkommens Kapazitätsengpässe, sondern auch die Sicherheit des Langsamverkehrs und die Taktstabilität der Busse ist gefährdet. In diesem Gebiet besteht somit, unabhängig der Umfahrung von Laufen und Zwingen ein deutlicher Handlungsbedarf.

### 3.3. Künftige Situation und Ziele

Über die Achse Vorstadtplatz-Bahnhof-Unterführung Bahnhofstrasse sollen auch die Stadt Laufen und die Gemeinde Röschenz an die Umfahrung von Laufen und Zwingen am Anschluss Laufen Ost angeschlossen werden. Wegen der erheblichen Konflikte im Abschnitt Vorstadtplatz-Bahnhof-Unterführung Bahnhofstrasse zwischen dem motorisierten Individualverkehr, dem ÖV und dem Langsamverkehr besteht die Gefahr, dass der motorisierte Individualverkehr nicht die Umfahrung von Laufen und Zwingen benutzen wird, sondern auf der bestehenden H18 verbleibt. Dies bedeutet, dass die Entlastungswirkung der Umfahrung von Laufen und Zwingen nicht im gewünschten Masse erreicht wird, sondern sowohl der Baselstrasse und Rennmattstrasse in Laufen als auch auf der Ortsdurchfahrt Zwingen deutlich höhere Verkehrsbelastungen als erwünscht verbleiben. Berechnungen zeigen, dass mit einer optimalen Verkehrslenkung des motorisierten Individualverkehrs durch einen attraktiven Zubringer zum Anschluss Laufen Ost eine deutlich bessere Umlagerung des Verkehrs vom Raum Laufen/Röschenz auf die Umfahrung von Laufen und Zwingen erreicht werden kann.

Alternative Routen für die Umfahrung des Bahnhofgebiets stehen aufgrund der vorhandenen Querungsmöglichkeiten der SBB und der Birs aktuell nicht zur Verfügung. Der Anschluss Laufen Ost setzt deshalb eine neue Querverbindung über die Birs (und das SBB-Trasse) voraus. Ein Grobvariantenvergleich zeigte, dass eine Querspange mit neuer Birsquerung zwischen der Delsbergerstrasse und der bestehenden Unterführung Bahnhofstrasse, um so die Achse Vorstadtplatz-Bahnhofstrasse-Unterführung Bahnhofstrasse vom Durchgangsverkehr zu entlasten, die beste Lösung ist.

Die neue Birsbrücke trägt nicht nur zur optimalen Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der H18 auf die Umfahrung von Laufen und Zwingen – und somit der Entlastung der Siedlungsgebiete der Talgemeinden Zwingen und Laufen durch den Strassenverkehr - bei, sondern bringt auch Vorteile bei folgenden Zielgrössen, ohne dass die Umfahrung bereits realisiert ist:

- Aufwertung Bahnhofgebiet Laufen: Durch die Entlastung des Bahnhofgebiets kann der Bahnhof Laufen als ÖV-Drehscheibe des Laufentals entsprechend ausgebaut werden. Erstmals wird dem Langsamverkehr und dem öffentliche Verkehr der Platz im Bahnhofgebiet Laufen gerecht, der ihnen zusteht und auch für die Taktstabilität des ÖV unentbehrlich ist.
- Platz für Busbahnhof: Optimierung der Platzverhältnisse für den Busbahnhof
- Zwischen Bahnhof und Stedtli kann eine attraktive Langsamverkehrsverbindung geschaffen werden
- Konzentration des Strassenverkehrs in Laufen auf eine Achse
- Aufwertung der Vorstadt

### 3.4. Bisheriges Vorgehen/Planungsschritte

**Umfahrung von Laufen und Zwingen 2004 - 2009:** In den Jahren 2004/2005 wurden vier Planungsteams in einem Konkurrenzverfahren beauftragt, aus einem breiten Variantenfächer je eine Bestvariante für die Umfahrung von Laufen und Zwingen zu erarbeiten. 2006 wurden zwei dieser Bestvarianten einer Zweckmässigkeitsbeurteilung gemäss den Vorgaben des Bundes unterzogen. In Abstimmung mit der Begleitgruppe der betroffenen Gemeinden (Gemeindepräsidentenkonferenz) wurde die Variante einer vollständigen südlichen Umfahrung des Haupttals



(Laufen-Zwingen) als Bestvariante ausgewählt. Es handelt sich dabei um eine zweistreifige Hochleistungsstrasse im Gegenverkehr. Bis auf den Anschluss Laufen Süd werden diese Knoten als niveaufreie Anschlüsse ausgebildet. Bei der vorgesehenen Linienführung besteht die Möglichkeit einer Etappierung bis zum Anschluss Laufen Ost.

**Grobvariantenvergleich 2008/2009:** Im Zusammenhang mit der Erarbeitung des Vorprojekts der Umfahrung von Laufen und Zwingen, wurden seit 2008 die flankierenden Massnahmen in Laufen genauer untersucht. Dabei wurden verschiedene Grobvarianten zur Querung der Birs geprüft und systematisch miteinander verglichen. Es wurden folgende Resultate ersichtlich:

- Eine Birsquerung nahe der Altstadt unter Nutzung der vorhandenen SBB-Querung erzeugt zwar geringere Kosten, ist wegen der hohen Nutzungsdichte aus räumlicher Sicht aber sensibel. Sie birgt - wie jedoch Kantonsstrasse in dichtem Siedlungsgebiet - Nutzungskonflikte.
- Eine Querung der Birs und der SBB-Gleise weiter im Süden der Stadt Laufen (ungefähr auf der Höhe Bruggmattweg) schafft zwar geringere räumliche Konflikte, ist aber erheblich teurer und erzielt nicht die gewünschte Verkehrsverlagerung.
- Eine Umfahrung des Konfliktbereichs Bahnhof mittels einer langen Bahnunterführung zwischen der Unterführung Bahnhofstrasse und der Naustrasse löst zwar den Konflikt am Bahnhof, verbessert aber die Anbindung Laufens an den Anschluss Laufen Ost nicht. Eine solche SBB-Unterführung kann zudem das hohe Binnenverkehrsaufkommen nicht aufnehmen. Dieses würde auf der Achse Vorstadtkreisel-Bahnhof-Unterführung Bahnhofstrasse verbleiben.

Dieser Grobvariantenvergleich ergab, dass die Variante einer Birsquerung nahe der Altstadt gegenüber allen anderen Varianten, unter der Bedingung, dass die städtebauliche Machbarkeit nachgewiesen werden kann, am zweckmässigsten ist. Die anderen Varianten können die verkehrlichen Probleme im Zentrums- und Bahnhofsgelände nicht genügend beheben und den Überlauf des Durchgangsverkehrs in die Umfahrung von Laufen und Zwingen nicht befriedigend gewährleisten. Zudem kann der Zugang zum Bahnhof für den Langsamverkehr weiterhin nicht genügend gesichert werden.

**Städtebauliche Machbarkeitsstudie 2009:** Die Birsquerung, die der Grobvariantenvergleich empfiehlt, liegt nahe der Altstadt und somit in einem besonders sensiblen Siedlungsgebiet und im Landschaftsraum der Birs. Ziel der städtebaulichen Machbarkeitsstudie vom Winter 2009 war deshalb aufzuzeigen, ob sich eine Birsquerung in diesem Perimeter genügend in das Umfeld einfügen kann. Eine interdisziplinär zusammengesetzte Arbeitsgruppe von Städtebauern, Architekten, Verkehrsingenieuren, Raumplanern sowie Kantonsvertretern verglich mehrere Quermöglichkeiten und kam zum Schluss, dass eine Brücke zwischen dem bestehenden Parkplatz entlang der Delsbergerstrasse und der Unterführung Bahnhofstrasse aus städtebaulicher Sicht machbar und zweckmässig ist.

## 4. Die gewählte Lösung

### 4.1. Beschrieb der gewählten Lösung

Die neue Birsbrücke soll nördlich der Überbauung „Im Grossen Grien“ resp. beim Bündtenweg erstellt werden. Die Brücke beginnt auf der Höhe des Parkplatzes entlang der Delsbergerstrasse und mündet auf der Höhe der Unterführung Bahnhofstrasse in diese.

Die Birsbrücke übernimmt einen Grossteil des Verkehrs im Abschnitt Vorstadtplatz-Bahnhof-Unterführung Bahnhofstrasse, mit und ohne Erstellung der Umfahrung von Laufen und Zwingen. Es besteht somit ein hoher Unabhängigkeitsgrad zwischen der neuen Birsbrücke und der regionalen Umfahrung, was aufgrund der langfristigen Umsetzung der Letzteren von grosser Wichtigkeit ist.

Die Verkehrsbelastungen ohne bzw. mit der neuen Birsbrücke und ohne Umfahrung von Laufen/Zwingen verändern sich für das Prognosejahr 2020 wie folgt (vgl. Anhang, Abb. 2.2): Der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der Bahnhofstrasse wird im Abschnitt Vorstadtplatz - Kreisel Bahnhof 2020 rund 11'000 Fahrten betragen. Mit Realisierung der Birsbrücke wird dieser um rund 8'300 Fahrten auf 2'700 Fahrten/Tag abnehmen (- 75%). Im Bereich des Bahnhofs wird der Verkehr noch stärker abnehmen. Er reduziert sich auf den reinen Quell- und Zielverkehr des Bahnhofs und der umliegenden Geschäftshäuser. Der Verkehr der Bahnhofstrasse wird neu grösstenteils von der neuen Birsbrücke aufgenommen (+ 6'100 Fahrten/Tag), in der Baselstrasse und der Renimattstrasse nimmt er um rund 1'700 Fahrten/Tag zu (+ 16%). Die grösste Verkehrszunahme ist auf der Delsbergerstrasse (Abschnitt Vorstadtplatz–neue Birsbrücke) zu verzeichnen: Von 8'100 Fahrten/Tag steigt der tägliche Verkehr um 5'200 Fahrten auf insgesamt 13'300 Fahrten/Tag (+ 65%).

Die Veränderung der Verkehrsbelastungen ohne bzw. mit der neuen Birsbrücke und mit der Umfahrung von Laufen/Zwingen (vgl. Anhang, Abb. 2.3) sehen für das Prognosejahr 2030 wie folgt aus: Das Verkehrsaufkommen in der Bahnhofstrasse sinkt um 4'300 Fahrten auf 2'800 Fahrten (- 60%). Im Bereich des Bahnhofs wird der Verkehr noch stärker abnehmen: Er reduziert sich auf den reinen Quell- und Zielverkehr des Bahnhofs und den umliegenden Geschäftshäusern. Der grösste Teil wird von der neuen Birsbrücke (+ 7'700 Fahrten/Tag) sowie von der Delsbergerstrasse im Abschnitt Vorstadtkreisel-neue Birsbrücke übernommen. Dieser Strassenabschnitt erfährt eine Verkehrszunahme von 4'100 Fahrten/ Tag (von 1'400 Fahrten/Tag auf 5'500 Fahrten/Tag, zum Vergleich: die heutige Verkehrsbelastung beträgt in diesem Abschnitt 7'700 Fahrten).

Durch den hohen Unabhängigkeitsgrad der neuen Birsbrücke entfaltet sie mit oder ohne Erstellung der Umfahrung von Laufen und Zwingen eine grosse Umlenkungswirkung: Die neue Birsbrücke trägt entscheidend zur Verkehrsberuhigung im Bereich Vorstadtkreisel-Bahnhofstrasse-Unterführung Bahnhofstrasse und zu grosszügigeren Platzverhältnissen für den Bus- und Langsamverkehr im Bahnhofgebiet bei, bevor die Umfahrung realisiert ist.

Die städtebauliche Machbarkeitsstudie ergab, dass eine neue Birsbrücke nahe der Altstadt städtebaulich möglich und zweckmässig ist und das Bahnhofsgebiet deutliche Aufwertungen gegenüber der heutigen Situation erfahren kann. Diese Lösung besteht aus den folgenden Elementen (vgl. auch Anhang, Abb. 3.1 und 3.2):

- Brücke, die auf dem bestehenden Parkplatz der Garage in die Delsbergerstrasse mündet
- Kurzer Tunnel unter den noch zu erstellenden Wohn- und Dienstleistungsgebäuden
- Rampe in einen Tunnel ungefähr auf der Höhe der bestehenden Baute zwischen dem Coop-Parkplatz und der Hohlgrasse
- Sichere Langsamverkehrsführung über die neue Birsbrücke
- Einmündung des Tunnels in die Unterführung Bahnhofstrasse, wobei der Knoten zwischen Unterführung und Bahnhofplatz unterirdisch ist
- Öffentlicher Zugang zum Birsufer
- Aufwertung der Vorstadt/Gestaltung des Strassenraums (im speziellen des Vorstadtplatzes)
- Gestaltung des Bahnhofplatzes unter Berücksichtigung des aktuellen Busbahnhofprojekts (vgl. Kapitel 6.1)

Die städtebauliche Machbarkeitsstudie zeigt, dass der Bahnhofplatz durch die neue Birsbrücke nicht nur vom Durchgangsverkehr entlastet wird und die Platzverhältnisse für den Bus- und Langsamverkehr deutlich verbessert werden, sondern er auch städtebaulich deutlich an Qualität gewinnt. Dies entspricht auch dem Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft, der den Bahnhof Laufen als Bahnhof von kantonalen Bedeutung und somit als aufzuwertendes Gebiet festsetzt (Kantonaler Richtplan S1.4 Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte)).

Die Lösung, welche in der städtebaulichen Machbarkeitsstudie entwickelt wurde, ermöglicht mit den Wohn- und Dienstleistungsgebäuden sowie der unterirdischen Einmündung der Birsbrücke in die Unterführung Bahnhofstrasse eine optimale Gestaltung des heute eher abweisenden Bahnhofplatzes. Die geplanten Bauten erfüllen verschiedene Funktionen:

- Der parallel zu den SBB-Gleisen verlaufende Riegel ermöglicht eine urbane Gestaltung des Bahnhofplatzes, der durch die Eintunnelung der Bahnhofstrasse im Abschnitt Busbahnhof und Unterführung Bahnhofstrasse erweitert werden kann.
- Eine V-förmige Baute zwischen dem Riegel und östlich der neuen Birsbrücke ist als Wohnbaute angedacht, in der die lärmempfindlichen Nutzungen der Wohnungen (Schlafen, Wohnen) in Richtung Nordwesten, d.h. in Richtung der parkähnlich gestalteten Flussauenlandschaft der Birs ausgerichtet werden. Ein solcher grosser und zeitgleich doch auch fein wirkender V-Körper integriert sich gut in die Umgebung, die durch weitere, eher grosse Kubaturen geprägt ist (Coop, Birscenter etc.).

Die erfolgte Machbarkeitsstudie zeigt die grundsätzliche Machbarkeit auf; sie stellt nicht unbedingt die optimale Lösung aller Aspekte einer Gesamtplanung dar. Im Rahmen eines Studienauftrags sollen diese Elemente nun überprüft und im anschliessenden Wettbewerb vertieft werden.

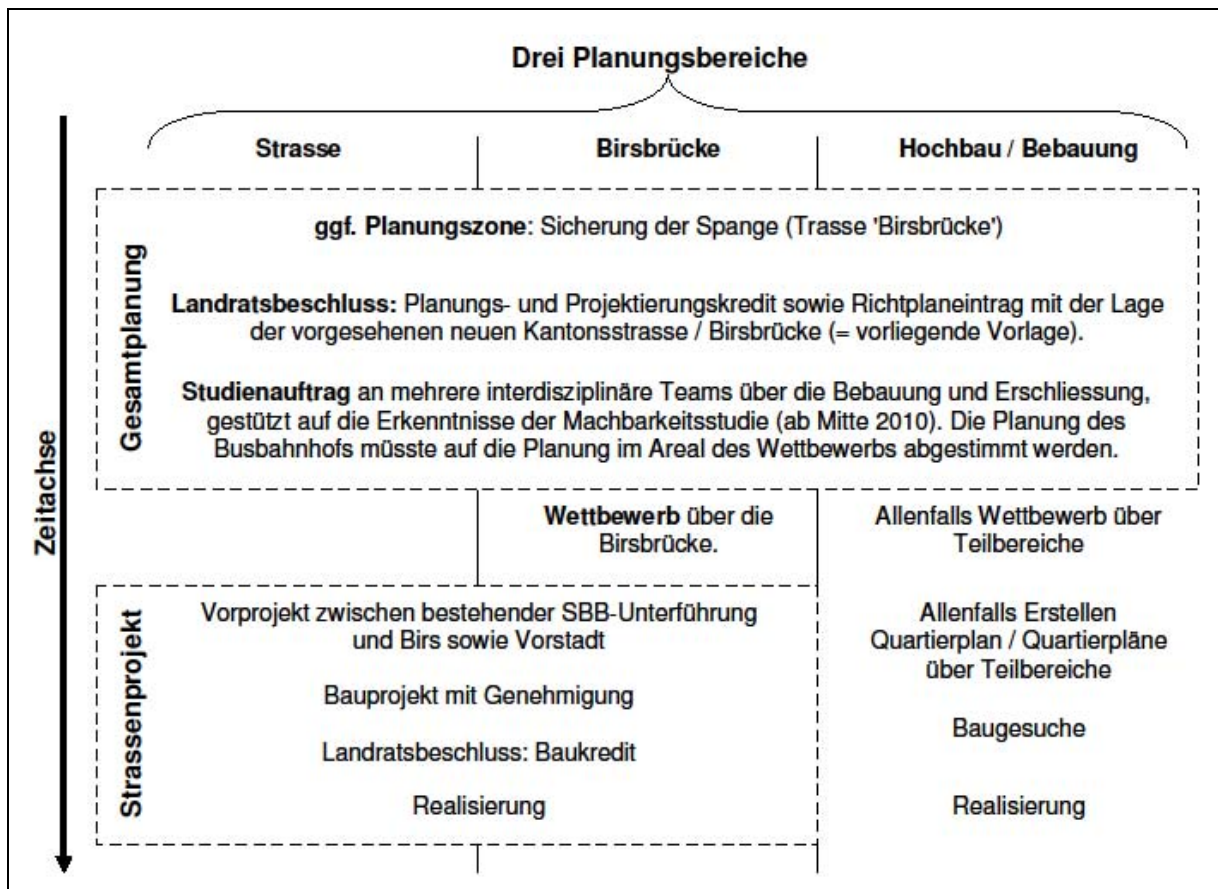
## 4.2. Vorgehen

Weil die Einordnung der neuen Birsbrücke in das bebaute Siedlungsgebiet eine grosse Herausforderung darstellt, wird die Projektierung der Strasse und der Brücke durch ein interdisziplinäres Planungsteam (Städtebauer, Architekten, Verkehrsingenieure, Raumplaner sowie Vertreter der Stadt Laufen) in einem zweistufigen Verfahren intensiv begleitet.

1. **Studienauftrag:** Der Vorschlag, der aus der städtebaulichen Machbarkeitsstudie resultierte, soll im Rahmen eines Studienauftrags durch mehrere interdisziplinär zusammengesetzte Teams überprüft und vertieft werden. Ziel des Studienauftrags ist das Aufzeigen der optimalen Lage der Strasse und der Brücke sowie das Konzeptualisieren der diesem Umfeld entsprechenden Bebauung. Ebenfalls sollen Vorschläge für die Optimierung des Verkehrssystems im Bahnhofgebiet sowie für die Zugänglichkeit des Birsufers unter gleichzeitiger Berücksichtigung des Hochwasserschutzes formuliert werden. Im Studienauftrag werden mehrerer Planungsberichte in einer Gesamtplanung behandelt (vgl. auch Anhang, Abbildung 4.1)
2. **Wettbewerb:** Gestützt auf diese Erkenntnisse des Studienauftrags soll mit einem anschliessend durchgeführten Projektwettbewerb die Brücke entwickelt werden. Die im Rahmen einer Präselektion ausgewählten Teams können sich bei der Erarbeitung der Wettbewerbsprojekte auf das Wettbewerbsprogramm, die Erkenntnisse aus einer gemeinsamen Begehung und die Antworten der Jury auf die Fragestellung stützen.

In diesem Planungsprozess werden die betroffenen Grundeigentümer sowie weitere massgeblich Betroffene miteinbezogen. Der Umgang mit Schnittstellen zu weiteren Projekten wird im Kapitel 6 erläutert.

Die nächsten Schritte in Richtung Realisierung der neuen Birsbrücke im Überblick sind die Folgenden:



### 4.3. Alternativen

Im Grobvariantenvergleich zeigte sich, dass die verfolgte Lösung aus mehreren Gründen am zweckmässigsten ist. Wird das Projekt neue Birsbrücke nicht weiter verfolgt, ist mittelfristig die einzige sinnvolle Alternative das Belassen der heutigen Situation.

Mit der Realisierung der Umfahrung von Laufen und Zwingen werden indessen flankierende Massnahmen notwendig, eine davon ist eine zusätzliche Birsquerung, um den Durchgangsverkehr von der H18 auf die Umfahrung von Laufen und Zwingen zu leiten. Deren Planung und Projektierung wird jedoch ausschliesslich im Zusammenhang mit der Erarbeitung eines Bauprojekts der Umfahrung von Laufen und Zwingen weitergeführt und keinen so hohen Unabhängigkeitsgrad wie die angedachte Lösung aufweisen. Eine Lösung mit einer neuen Strassenspanne im Raum Bündtenweg ist zu diesem Zeitpunkt wegen der geplanten Überbauung in diesem Raum aber nicht mehr möglich.

Eine Entlastung des Stedtlis kann grundsätzlich auch mit einem anderen Lösungsansatz als mit der neuen Birsbrücke erfolgen. Die Ansätze einer Kernumfahrung Laufen (z. B. eine Unterführung Naustrasse – Breitenbachstrasse) sind jedoch ein Mehrfaches teurer als die neue Birsbrücke und nicht mit der Umfahrung von Laufen und Zwingen kompatibel. Die Chancen einer mittelfristigen Realisierung ist in Anbetracht der aktuellen finanziellen Situation des Kantons deutlich kleiner.

## 5. Termine

Es ist folgender Terminplan vorgesehen:

Antrag Landratsbeschluss Planungs- und Projektierungskredit	Sommer 2010
Beschluss Landrat	Herbst 2010
Durchführung Studienauftrag und Wettbewerb Brücke	Winter 2010 - Winter 2011
Entflechtung von Projekt Busbahnhof	Sommer 2011
Entflechtung der Gesamtplanung in einzelne Projekte	Winter 2011
Vorprojekt Kantonsstrasse (neue Birsbrücke)	Winter 2011 - Herbst 2012
Bauprojekt / Kantonaler Nutzungsplan / Landerwerb ggf. Aufhebung Planungszone*	Herbst 2012 – Herbst 2013
Landratbeschluss Bauprojekt	Herbst 2013 – Herbst 2014

Für die Finanzierung des Kantons Basel-Landschaft müssen zwei Bedingungen erfüllt sein:

1. Es muss ein Baukreditbeschluss durch den Landrat vorliegen.
2. Das Vorhaben muss im langjährigen Finanzplan und in den entsprechenden Jahresbudgets (Genehmigung durch den Landrat) eingestellt sein.

Die Finanzsituation des Kantons Basel-Landschaft ist in den nächsten Jahren angespannt. Es sind zu viele Vorhaben mit hohem Finanzbedarf angemeldet. Aus diesem Grund ist zurzeit keine Aussage über den Realisierungszeitpunkt möglich.

- \* Der kantonale Nutzungsplan wird aufgrund des Plangenehmigungsverfahrens rechtskräftig. Dieser Prozess kann zu zeitlichen Verzögerungen gegenüber dem skizzierten Terminplan führen. Da im vorliegenden Fall diverse GrundeigentümerInnen von einer neuen Kantonsstrasse (und Birsbrücke) stark betroffen wären, sind zeitliche Verzögerungen wahrscheinlich.

## 6. Schnittstellen und Abhängigkeiten

Die Projektierung der neuen Birsbrücke Laufen weist mit diversen Projekten Schnittstellen und Abhängigkeiten auf:

## 6.1. Kantonale Projekte

**Busbahnhof Laufen:** Für den Busbahnhof Laufen liegt ein Vorprojekt vor. Neben dem kurzfristig machbaren Ausbau des Busbahnhofs (1. Etappe) zeigt das Vorprojekt auch auf, wie ein umfassender Umbau des Bahnhofs Laufen zu einer regionalen ÖV-Drehscheibe (Endausbau) technisch aussieht. Der Ausbau des Busbahnhofs kann unabhängig von der Planung der neuen Birsbrücke in Laufen weiterverfolgt werden, da keine technischen zwingenden Abhängigkeiten bestehen. Im 2. Semester 2010 ist geplant die Landratsvorlage für den Busbahnhof Laufen dem Landrat zu überweisen. Die anschliessende Realisierung ist 2012 geplant. Für den Busbahnhof ist eine Mitfinanzierung von 40% im Rahmen des Agglomerationsprogrammes vorgesehen. Der Endausbau hingegen bedingt diverse Anpassungen der Eisenbahninfrastrukturen im Bahnhof Laufen, was den Rahmen eines reinen Busbahnhofprojektes übersteigt, insbesondere was die Kosten betrifft.

Durch den städtebaulichen und gestalterischen Ansatz der neuen Birsbrücke kann das Busbahnhofprojekt profitieren. Im Rahmen des Studienauftrags wird deshalb auch das Bahnhofgebiet in zwei Varianten untersucht: mit dem vorliegenden Busbahnhof als zwingende sowie als orientierende (funktionale) Rahmenbedingungen. Die Resultate des Studienauftrags zur Gesamtplanung neue Birsbrücke fliessen im Sommer 2011 auf zweierlei Art und Weise in die Bahnhofprojekte ein: Das Busbahnhofprojekt wird - wo zweckmässig - optimiert. Für einen Ausbau des Bahnhofs Laufen zur vollwertigen ÖV-Drehscheibe werden mit dem Studienauftrag Grundlagen für die städtebauliche Einpassung und längerfristige Ausgestaltung des Bahnhofs und Bahnhofplatzes geschaffen.

**Umfahrung von Laufen und Zwingen:** Für die Gesamtplanung einer neuen Birsbrücke in Laufen wird angenommen, dass die Umfahrung von Laufen und Zwingen im Endzustand vollständig ausgebaut ist. Mit der Trasseesicherung im Kantonalen Richtplan liegt ein erster Entscheid hierzu vor. Bis zu einer Realisierung werden jedoch noch weitere Entscheide vom Landrat und gegebenenfalls vom Bund notwendig sein. Zeitliche Verzögerungen sind bei einem Grossprojekt wie der Umfahrung von Laufen und Zwingen erfahrungsgemäss die Regel. Verzögert sich die Umfahrung sehr stark oder wird sie zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr weiterverfolgt, ist die gewählte Variante weiterhin sinnvoll. Dannzumal liesse sich die neue Birsbrücke mit einer SBB-Unterführung zwischen der Breitenbach- und Naustrasse zu einer Kernumfahrung kombinieren, wodurch die Entlastung der Vorstadt und der Baslerstrasse von Laufen möglich würde.

**Hochwasserschutz Laufen:** Eine Renaturierung ist wegen des Hochwasserschutzes und des Aufstaugebietes des Kraftwerks am Birsfall grundsätzlich nicht möglich. Gleichzeitig mit der Erstellung der Brücke könnte das Birsufer jedoch öffentlich zugänglich und attraktiv gestaltet werden (Sitzgelegenheiten etc.).

**Kantonale Radrouten:** Wegen des hohen Verkehrsaufkommens und der Topografie weist die kantonale Radroute, die die Bahnhofstrasse quert und in die Unterführung Bahnhofstrasse mündet, Verbesserungsbedarf auf. Sie kann mit der Planung der neuen Birsbrücke optimiert werden.

**Neue Kantonsstrasse Stangimatt:** Für die bessere Anschliessung des Siedlungsgebiets Laufen sowie der Gewerbe- und Industriezone Stangimatt in Laufen an den Anschluss Laufen Ost der Umfahrung von Laufen und Zwingen ist die neue Kantonsstrasse Stangimatt geplant. Mit dieser Kantonsstrasse wird die Voraussetzung geschaffen, dass der Verkehr von Laufen in

Richtung Wahlen und Breitenbach auf der Güterstrasse und Wahlenstrasse konzentriert wird und die Breitenbachstrasse entlastet werden kann. Letztere führt in Laufen vornehmlich durch Wohngebiete. Die Trasseesicherung erfolgt gleichzeitig mit der Festsetzung der neuen Birsbrücke im Kantonalen Richtplan. Grundsätzlich ist der Bau der neuen Strasse vor Realisierung der Umfahrung von Laufen und Zwingen möglich. Die Realisierung der Kantonsstrasse Stangimatt ist in Abhängigkeit von der Erneuerungsplanung der Breitenbachstrasse in Laufen sinnvoll.

**Anpassung des Kantonalen Richtplans:** Die Birsbrücke muss im Kantonalen Richtplan festgesetzt werden. Aktuell ist noch kein entsprechender Richtplaneintrag vorhanden. Die Entlastung des Stadtkerns von Laufen ist jedoch bereits im Objektblatt V2.1 Übergeordnete Verkehrsprojekte im Zusammenhang mit der Umfahrung von Laufen und Zwingen als Zwischenergebnis aufgeführt. Mit der Festsetzung der Planung der neuen Birsbrücke in Laufen werden folgende Ziele verfolgt:

- Die optimale Lösung für die oberirdische Führung der Strasse zwischen bestehenden und neuen Bauten im Rahmen eines wettbewerbsähnlichen Verfahrens finden und Neubau dieser Birsbrücke (Festsetzung)
- Naustrasse und Bahnhofstrasse an die Stadt Laufen abtreten (Zwischenergebnis)
- Verbindungsstrasse Stangimatt vertieft abklären, Trasseesicherung (Vororientierung)

## 6.2. Kommunale Projekte

**Areal Bündtenweg:** Für das Gebiet Bündtenfeld wurde im Jahr 2008 ein Quartierplan erarbeitet. Aufgrund der Planung der neuen Birsbrücke wurde der Quartierplan im November 2009 sistiert. Da die Birsbrücke in diesem Perimeter erstellt werden soll, will der Kanton das entsprechende Grundstück erwerben. Im gesamten Planungsprozess zur neuen Birsbrücke strebt der Kanton an, die räumliche Sicherung des Strassenkorridors ohne den Erlass einer Planungszone durch gemäss § 53 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) zu gewährleisten. Dies entspricht auch den Vorstellungen der Stadt Laufen, die sich eine einvernehmliche Lösung mit den betroffenen Grundeigentümern wünscht.

**Unterstützung der Stadt Laufen:** Die Stadt Laufen sicherte im Juli 2009 dem Kanton Basel-Landschaft ihre Unterstützung zur neuen Birsbrücke unter folgenden Bedingungen zu:

- Initiierung einer Gesamtplanung Bahnhofareal Laufen im Rahmen einer Masterplanung durch den Kanton
- Prüfung, ob gleichzeitig auch die Erschliessung Stangimatt und der Rückbau Breitenbachstrasse erfolgen können.
- Beginn der Planung des Ausbaus der Unterführung Nau zeitgleich mit der Bahnhofplanung
- Verbesserung der aktuellen Situation am Bahnhof mit provisorischen Massnahmen.

Die ersten beiden Anliegen werden in der vorliegenden Landratsvorlage behandelt. Bei der Unterführung Nau sind bauliche Anpassungen kaum verhältnismässig, jedoch wird die Situation in Bezug auf Verkehrssicherheit überprüft. Dies erfolgt im Rahmen der aktuell laufenden Fertigstellung der kantonalen Radrouten. Die Verbesserung der aktuellen Situation am und um den Busbahnhof wird in einer separaten Landratsvorlage behandelt (vgl. Kapitel 6.1).



## 7. Kosten und Finanzierung

### 7.1. Finanzierung Planung

Die Kosten für die Planung betragen:

Die Ausarbeitung des Studienauftrags und der anschliessende mehrstufige Projektwettbewerb für die neue Birsbrücke Laufen kosten CHF 600'000.-, die sich wie folgt verteilen:

- Studienauftrag CHF 250'000.-
- Wettbewerb Brücke CHF 250'000.-
- Projektbegleitung und Reserve CHF 100'000.-

Die weiteren Arbeiten bzw. Planungskosten sind:

- Vorprojekt neue Kantonsstrasse (Birsbrücke) rund CHF 300'000.-
- Bauprojekt neue Kantonsstrasse (Birsbrücke) rund CHF 1'100'000.-
- Vorprojekt neue Kantonsstrasse Stangimatt rund CHF 200'000.-

Es ist durchaus möglich, dass der Kanton zur Sicherung seiner Interessen eine Planungszone erlassen muss. In diesem Fall wäre dafür zu sorgen, dass innerhalb von fünf Jahren ein rechtskräftiger Nutzungsplan vorliegt. Aus diesem Grund (zwecks zeitlicher Beschleunigung) wird der Planungs- sowie der Projektierungskredit für Vor- und Bauprojekt gemeinsam mit einem Landratsbeschluss beantragt.

Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss der Gleitpreisformel der Koordinationskonferenz der Bau- und Liegenschaftsorgane der öffentlichen Bauherren (KBOB) gegenüber der Preisbasis 2009 bewilligt. Die Projektierungskosten werden für die neue Kantonsstrasse über die Birs zulasten dem Innenauftrag 50100010 / 700441 und für die neue Kantonsstrasse Stangimatt zulasten dem Innenauftrag 50100010 / 700442 berechnet. Die Stadt Laufen beteiligt sich an den Kosten der Phase Studienauftrag mit pauschal CHF 30'000.-- .

### 7.2. Investitionskosten

Die genauen Investitionskosten für die Erstellung der neuen Birsbrücke und die flankierenden Massnahmen (anschliessende Gesamtplanung Bahnhof, Umgebungsgestaltung Birs, Zubringer, weitere bauliche Massnahmen) werden erst im Rahmen des Projektwettbewerbs Birsbrücke bekannt.

Die Erstellungskosten ähnlicher Projekte (Brücken inmitten des Siedlungsgebiets und umfassenden Kunstbauten) belaufen sich inklusive Landerwerb auf ca. CHF 15 - 20 Mio. Es kann davon ausgegangen werden, dass sich die Kosten für die Birsbrücke Laufen ebenfalls in diesem Kostenbereich befinden. In dieser Kostenschätzung sind die relevanten Risiken bereits berücksichtigt.

Die städtebauliche Machbarkeitsstudie vom Winter 2009 zeigt, dass durch die unter Kapitel 4 beschriebene Lösung resp die geplante Trassenführung, am wenigsten private Landflächen und

nur wenige bestehende Bauten von der neuen Kantonsstrasse tangiert werden. Erste Berechnungen ergaben, dass für die Strasse alleine rund 2'500 m<sup>2</sup> Land durch den Kanton erworben werden müssen. Die genaue Erhebung der zu erwerbenden Grundstücke und deren Erwerbskosten wird in der Projektierungsphase der neuen Birsbrücke erstellt. Während der Realisierungsphase sind temporär noch zusätzliche Flächen für Lager, Baumaterialien etc. (ca. 2'000 m<sup>2</sup>) erforderlich.

Für gewisse Grundeigentümer ist der Eingriff so schwerwiegend, dass entweder die ganze Parzelle durch den Kanton übernommen werden muss oder, im Rahmen der nachfolgenden Gesamtplanung Um- und Nachnutzungsmöglichkeiten aufgezeigt werden müssen. Die städtebauliche Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass im betroffenen Raum auch mit einer neuen Kantonsstrasse ähnliche Nutzungsmöglichkeiten bestehen wie heute. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass Landerwerbe des Kantons, welche letztendlich nicht für die Kantonsstrasse genutzt werden, nach Abschluss der Bauphase für andere Nutzungen an private Investoren veräussert werden können.

Ob die rund 15 betroffenen Grundeigentümer an einer allfälligen Umlegung teilnehmen werden, kann derzeit nicht gesagt werden. Demnach sind im Rahmen der eigentlichen Projektierungsphase die baulichen Eingriffe detailliert und für die einzelnen Parzellen aufzuzeigen, um daraus die Landerwerbskosten feststellen zu können.

Die jährlichen Ausgaben (in CHF) für die Planung und Projektierung setzen sich gemäss vorgesehenem Terminplan wie folgt zusammen:

	2011	2012	2013	2014	2018	2011 - 2018
Gesamtplanung neue Birsbrücke	400'000	700'000	500'000	100'000	300'000	2'000'000
Verbindungsstrasse Stangimatt	0	100'000	100'000	0	0	200'000
<b>jährliche Ausgaben (total)</b>	<b>400'000</b>	<b>800'000</b>	<b>600'000</b>	<b>100'000</b>	<b>300'000</b>	<b>2'200'000</b>

Im Investitionsprogramm 2008 - 2020 ist die Realisierung ab 2018 geplant. Das Bauprojekt muss dannzumal ertüchtigt werden.

### 7.3. Darstellung der Folgekosten in Landratsvorlagen

V4 Stand: 29.09.09

Anlageklasse	ND	Summe	IBN Monat	IBN Jahr
Kantonsstrassen	40	2'200'000		
-	-			
-	-		7	2016
-	-			
-	-			
<b>Total</b>		<b>2'200'000</b>		

(ND= Nutzungsdauer in Jahren / IBN = Inbetriebnahme)

	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen (in CHF) / Jahr	7/2016	2017	2018	2019	2020
1	<b>TOTAL jährlicher Folgeertrag</b>	<b>0</b>		<b>0</b>		
2	Kalkulatorische Zinskosten 3¼% auf 0.5 des Investitionsvolumens	14'896		35'750		
3	Unterhaltskosten	0		0		
4	(Anlagen-/Gebäude-) Nebenkosten	0		0		
5	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel etc.)	0		0		
6	Abschreibungen / Jahr	7/2016	2017	2018	2019	2020
	Kantonsstrassen	22'917	55'000	55'000	55'000	55'000
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
	Total Abschreibungen	22'917	55'000	55'000	55'000	55'000
7= 2+...+6	<b>TOTAL jährliche Folgekosten</b>	<b>37'813</b>	<b>90'750</b>	<b>90'750</b>	<b>90'750</b>	<b>90'750</b>
8 = 1 - 7	<b>SALDO pro Jahr</b> (Folgeertrag - Folgekosten) ( '+' = Minderkosten, '-' = Mehrkosten)	<b>-37'813</b>	<b>-90'750</b>	<b>-90'750</b>	<b>-90'750</b>	<b>-90'750</b>

Bei der obenstehenden Landratsvorlage handelt es sich um einen Planungs- und Projektierungskredit und noch nicht um einen Baukredit. Die Kosten für den Unterhalt und den Betrieb des Kantonsstrassennetzes werden sich für den Kanton Basel-Landschaft nach heutigem Kenntnisstand neutral verhalten, da gleichzeitig mit der Erstellung des neuen Kantonsstrassenabschnitts auch Abtretungen an die Stadt Laufen erfolgen.

Die Planung und Projektierung der neuen Birsbrücke (wie auch die spätere Realisierung) wurde vom Regierungsrat im Investitionsprogramm 2008-2020 berücksichtigt (RRB Nr. 652 vom 4. Mai 2010).

Die Finanzplanung zeigt, dass die resultierenden Mehrausgaben, welche auf den Investitionsfolgekosten in der Erfolgsrechnung auffallen, zu einer Erhöhung des Defizits führen können und die Finanzierung somit über eine höhere Verschuldung erfolgt. Im Rahmen der Defizitbremse kann dies zu einer Steuererhöhung führen.

#### **7.4. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter**

Die Kosten für die Planung und Erstellung der neuen Birsbrücke Laufen trägt gemäss Strassengesetz der Kanton. Es ist geplant, dass die neue Birsbrücke in Laufen im Agglomerationsprogramm zur Aufnahme in die B-Liste (Beiträge ab 2015-2018) beantragt wird. Eine entsprechende Eingabe wird vom Agglomerationsprogramm Basel bis Mitte 2012 beim Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) eingereicht. Anerkennt das ARE dieses Projekt, übernimmt der Bund bis zu 40% der Kosten Gesamtkosten (Planung und Realisierung).

### **8. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens**

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens wurde die Landratsvorlage der Stadt Laufen zur Stellungnahme unterbreitet. Die Stadt Laufen unterstützt die Landratsvorlage (Beschluss Stadtrat am 15. März 2010). Einzig zur Abtretung der Naustrasse an die Stadt Laufen konnte sich der Stadtrat noch keine Meinung bilden. Darüber soll erst nach Abschluss der Planungsstudien entschieden werden. Mit der vorliegenden Landratsvorlage wird die Abtretung erst als Zwischenergebnis im kantonalen Richtplan festgehalten, was auch dem tatsächlichen Stand der Koordination entspricht. Ein definitiver Abtretungsentscheid würde erst zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen; spätestens zusammen mit dem Realisierungskredit zur neuen Birsbrücke.

### **9. Parlamentarische Vorstösse**

Keine vorhanden.

## **10. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 17. August 2010

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Krähenbühl

der Landschreiber:

Mundschin

### **Beilage:**

- Entwurf Landratsbeschluss

## **11. Anhang**

1. Umfahrung von Laufen und Zwingen: Überblick Verkehrskonzept
2. Verkehrsbelastungen auf wichtigen Strassen in Laufen
3. Visualisierungen der städtebaulichen Machbarkeitsstudie

## **12. Beilage**

Ergänzung Objektblatt V2.2. Kantonsstrassennetz

## 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 Kantonalen 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 erforderliche 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.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber:

Kanton Basel-Landschaft

# **Gesamtplanung von neuer Birsbrücke in Laufen: 11. Anhang zur Landratsvorlage**

**Inhalt**

<b>1</b>	<b>Umfahrung von Laufen und Zwingen: Überblick Verkehrskonzept</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Verkehrsbelastungen auf wichtigen Strassen in Laufen</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Visualisierungen der städtebaulichen Machbarkeitsstudie</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Planungsbereiche für Gesamtplanung neue Birsbrücke Laufen</b>	<b>7</b>



# 1 Umfahrung von Laufen und Zwingen: Überblick Verkehrskonzept

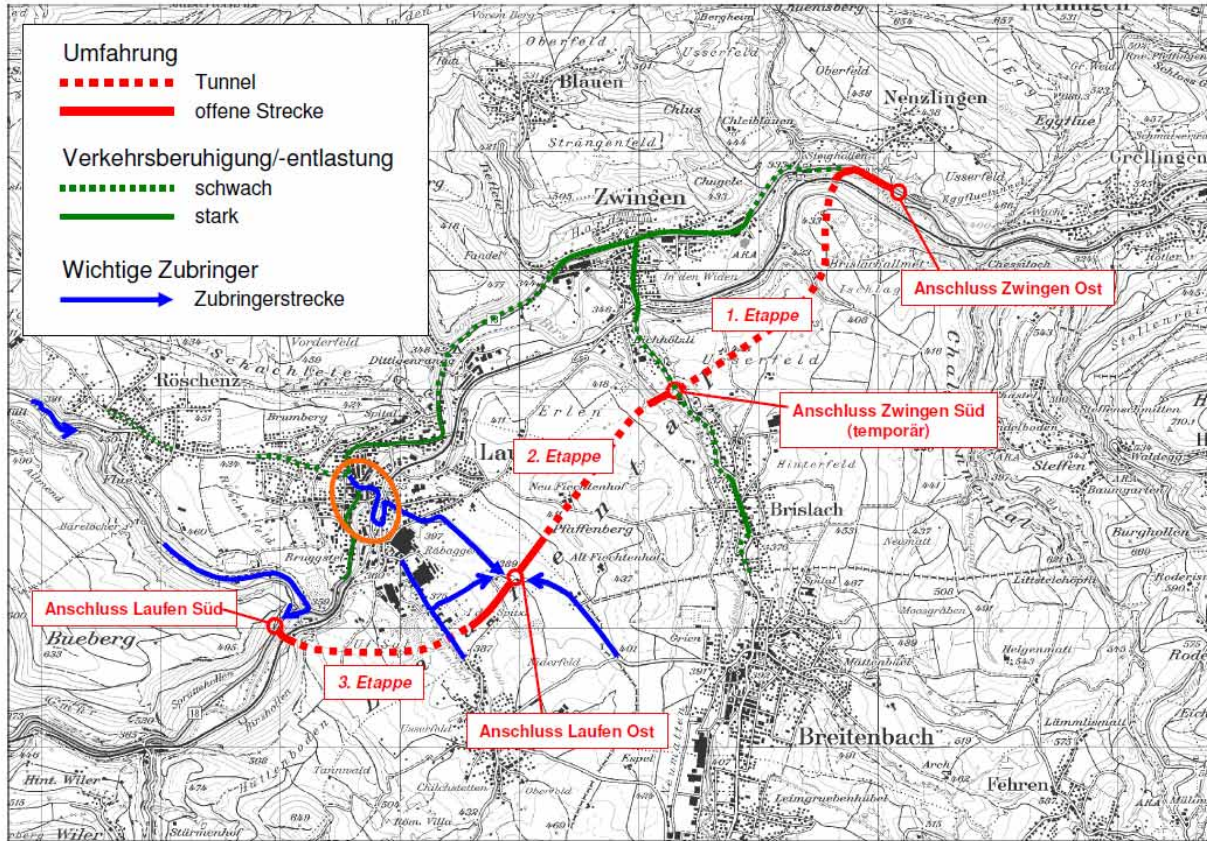


Abbildung 1: Abbildung des Verkehrskonzepts der Umfahrung von Laufen und Zwingen. Der massgebende Engpass der Zubringerstrecke durch Laufen ist eingekreist.

## 2 Verkehrsbelastungen auf wichtigen Strassen in Laufen

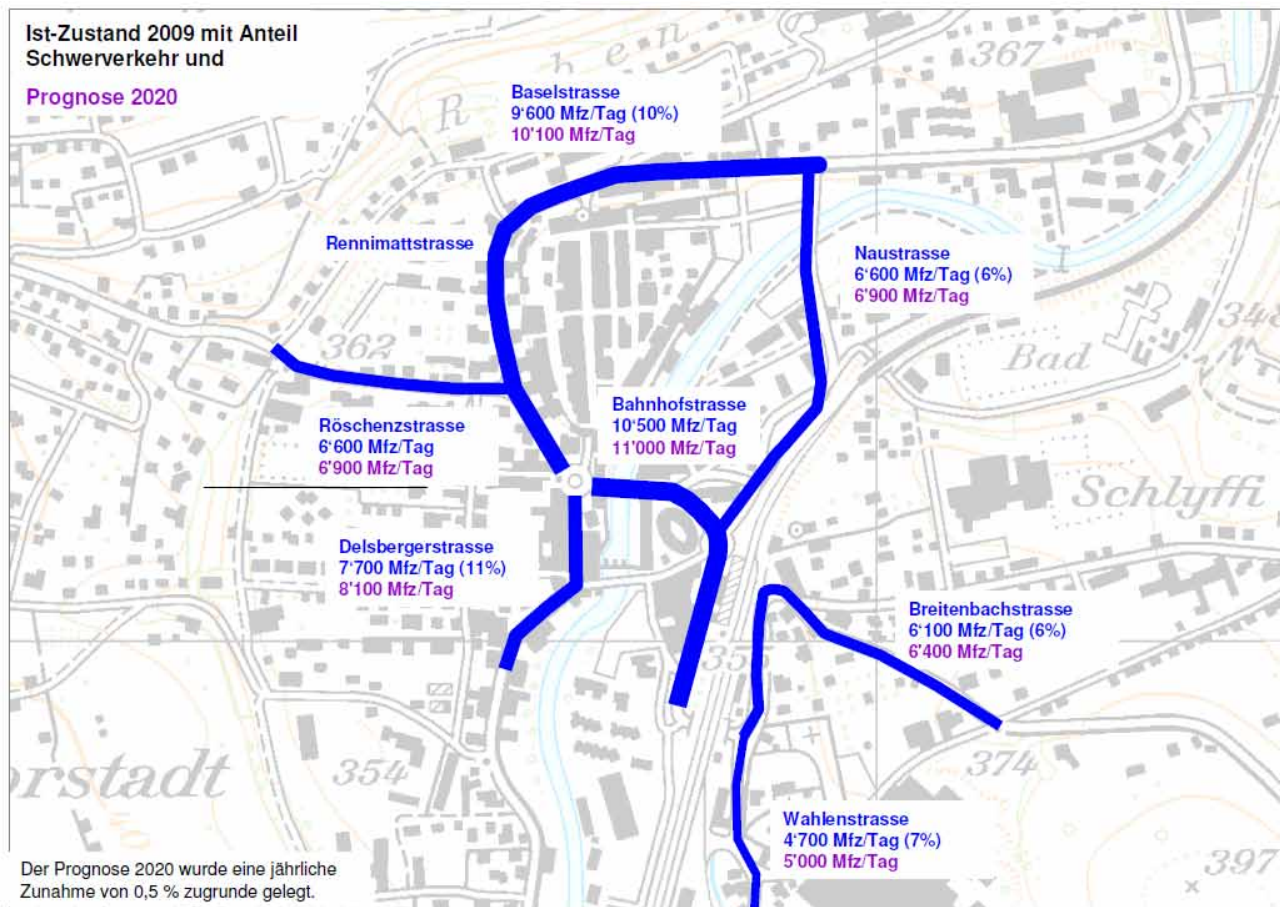


Abbildung 2.1: Verkehrsbelastung auf wichtigen Strassen in Laufen für das Jahr 2009 (Verkehrserhebung) und 2020 (Prognose).

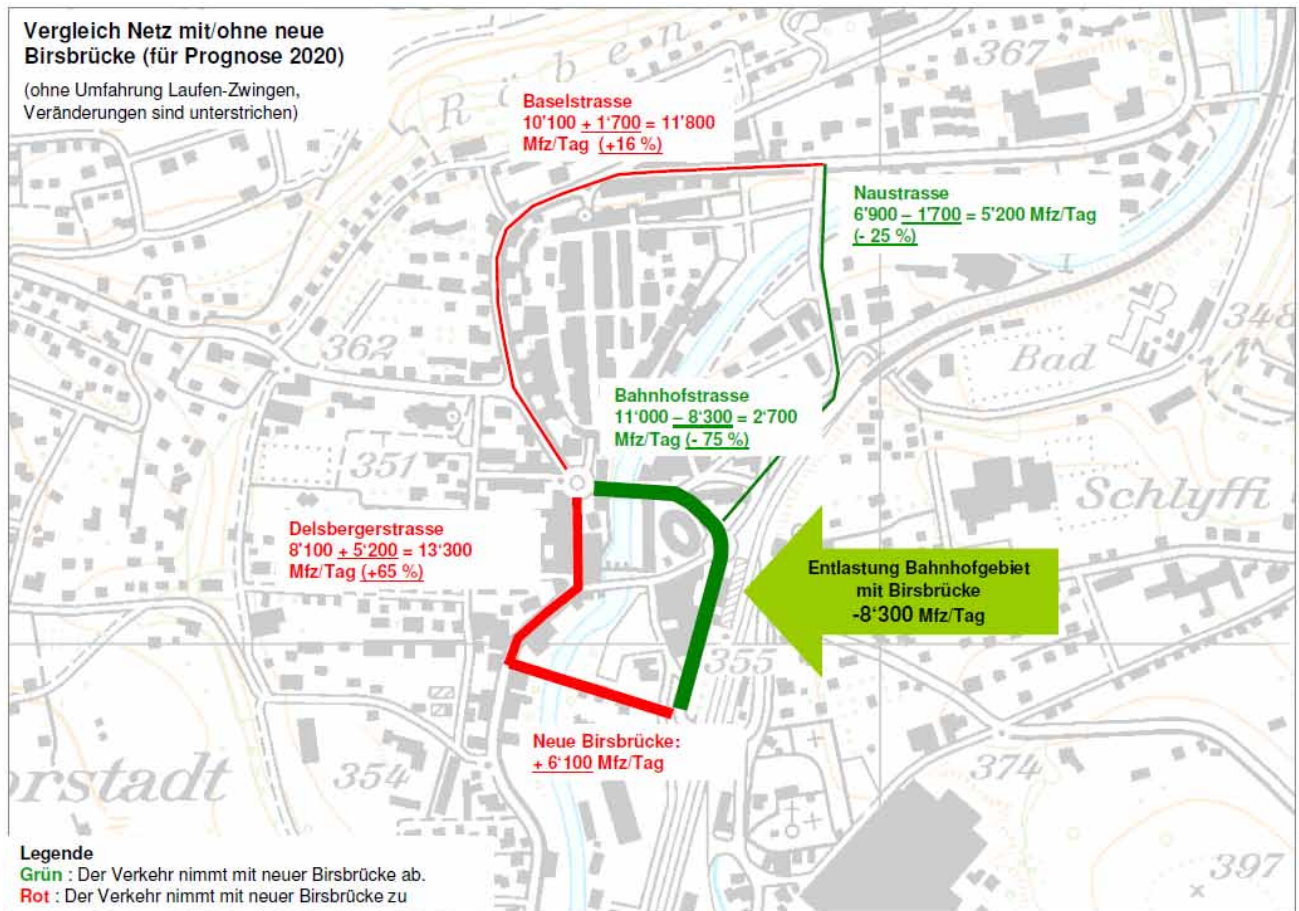


Abbildung 2.2: Veränderung der Verkehrsbelastung auf wichtigen Strassen in Laufen 2020 (Prognose) mit und ohne neue Birsbrücke

**Vergleich Netz mit/ohne neue Birsbrücke (für Prognose 2030)**

(mit Umfahrung Laufen-Zwingen, Veränderungen sind unterstrichen)

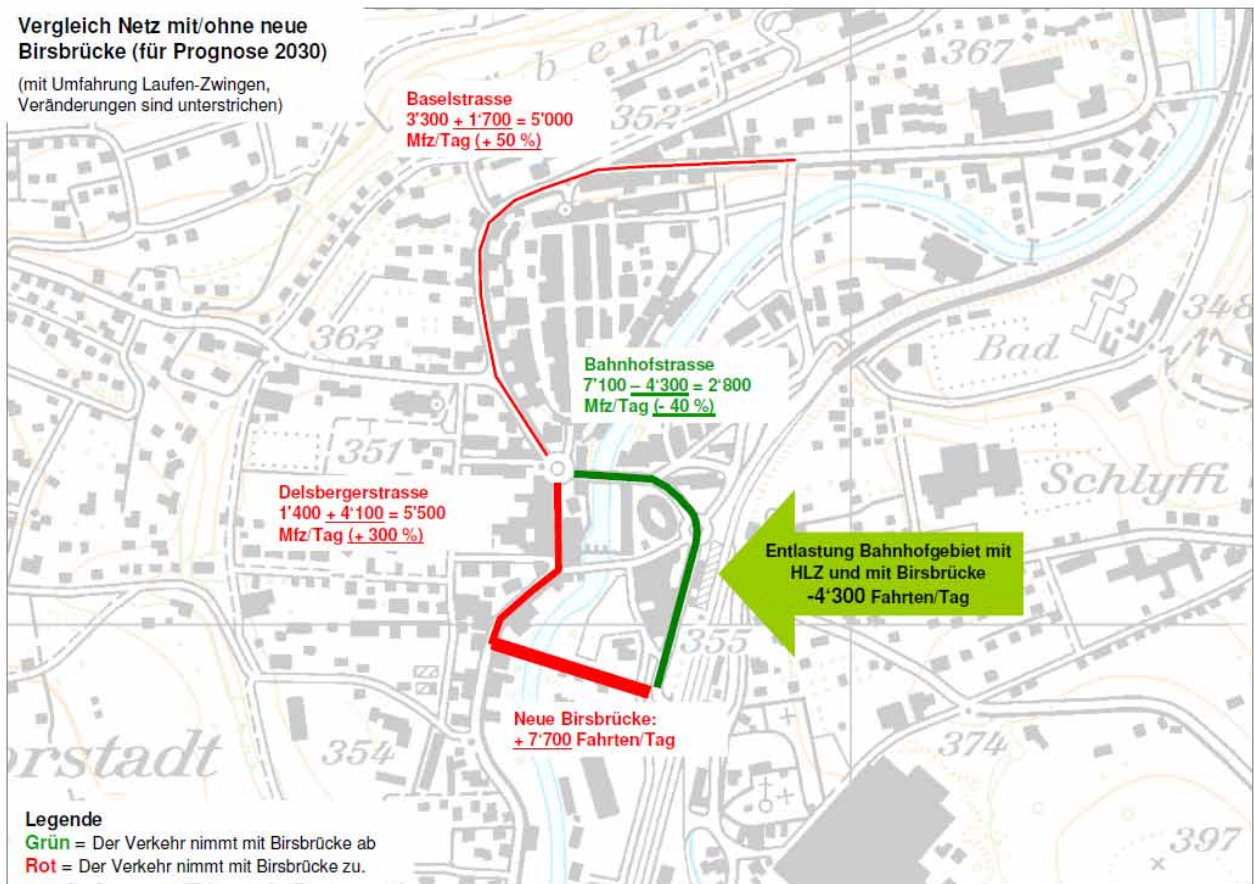


Abbildung 2.3: Veränderung der Verkehrsbelastung auf wichtigen Strassen in Laufen 2030 (Prognose, Umfahrung von Laufen und Zwingen realisiert) mit und ohne neue Birsbrücke

### 3 Visualisierungen der städtebaulichen Machbarkeitsstudie



Abbildung 3.1: Mögliche städtebauliche Lösung von Bahnhofsgelände Laufen mit einer neuen Birsbrücke und neuem Bahnhofplatz. Bild von städtebaulichem Modell.

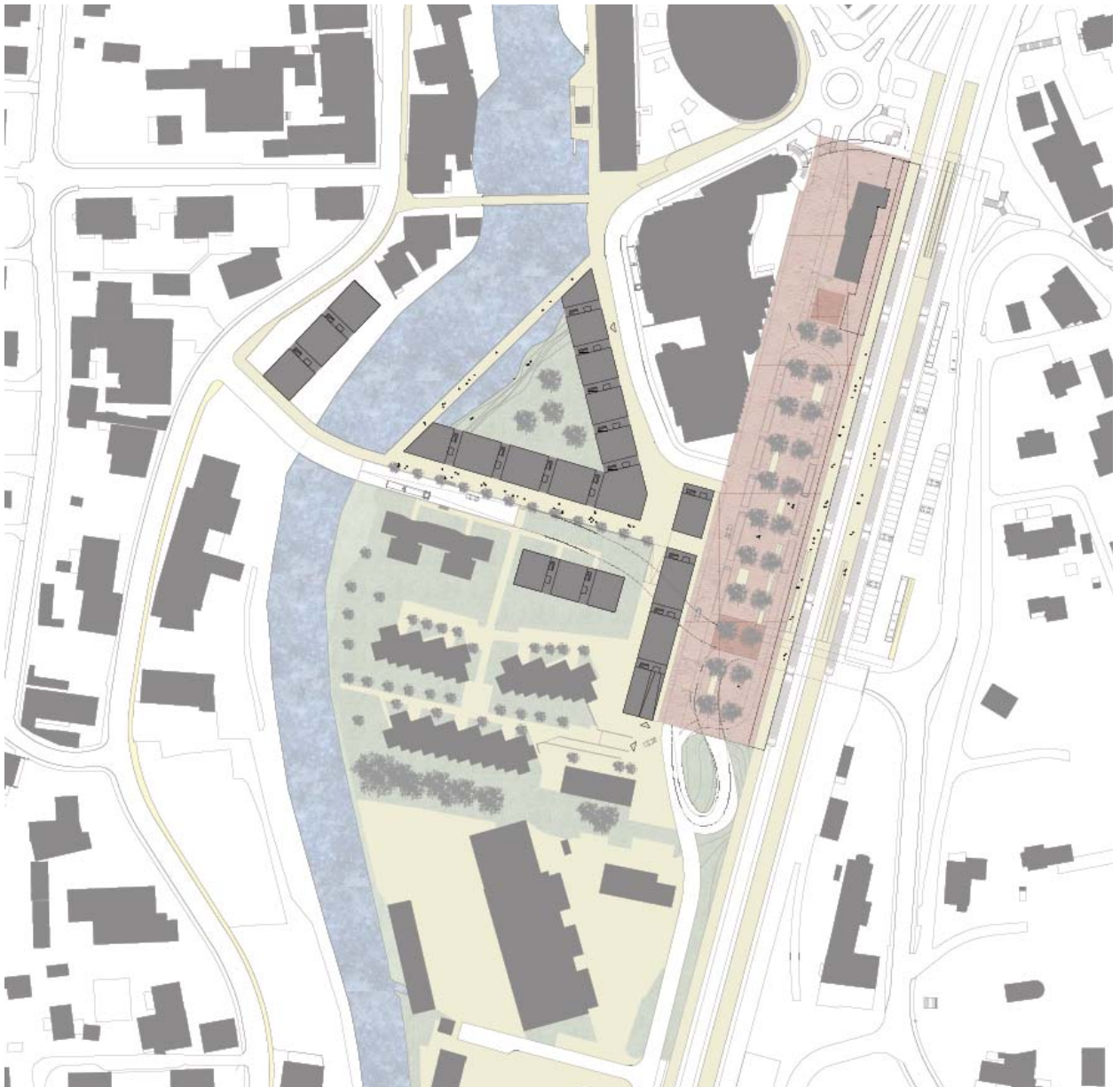


Abbildung 3.2: Mögliche städtebauliche Lösung von Bahnhofsgelände Laufen mit einer neuen Birsbrücke und neuem Bahnhofplatz. Situationsplan von neuer Birsbrücke, neuem Bahnhofplatz und einer denkbaren Überbauung des betroffenen Areals. Die genaue Ausgestaltung gilt es noch zu studieren.

## 4 Planungsbereiche für Gesamtplanung neue Birsbrücke Laufen

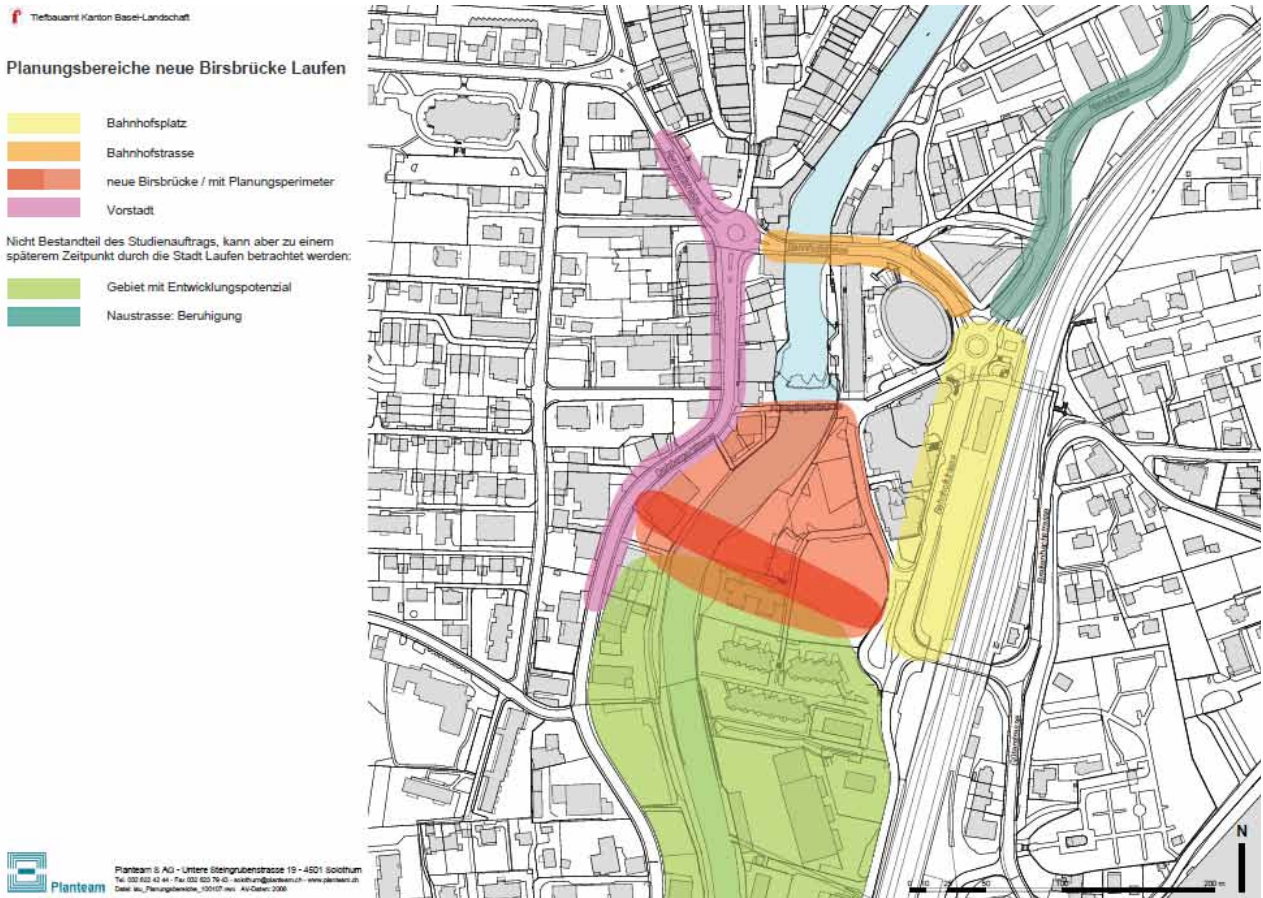


Abbildung 4.1: Planungsbereiche für die Gesamtplanung: Für eine Gesamtplanung neue Birsbrücke sind diverse Planungsbereiche mit unterschiedlichen Aufgaben und Fragestellungen definiert. Sie werden im Rahmen der Studienaufträge (1. Phase der Folgeplanung) behandelt. Später werden die Planungsbereiche wieder aufgeteilt, jedoch koordiniert miteinander weiterentwickelt.

Kanton Basel-Landschaft

# **Gesamtplanung von neuer Birsbrücke in Laufen: 12. Beilage**



## RICHTPLANTEXT (OBJEKTBLÄTTER)

Der Kantonale Richtplan umfasst die Richtplan-Gesamtkarte, die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur sowie den Richtplantext (Objektblätter).

Der Kantonale Richtplan ist ein Planungsinstrument gemäss § 9 des Raumplanungs- und Baugesetzes vom 8. Januar 1998. Er zeigt die wesentlichen Bestandteile der künftigen räumlichen Ordnung des Kantonsgebietes sowie den Stand der Koordination aller wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden, soweit sie das Kantonsgebiet betreffen.

Der Kantonale Richtplan dient als Grundlage und Rahmen für die kommunale Richtplanung sowie für die Nutzungsplanung von Kanton und Gemeinden.

Der Kantonale Richtplan ist für die Behörden verbindlich.

Anpassung für neue Birsbrücke in Laufen (Auszug aus Objektblatt V2.2 Kantonsstrassennetz)

### Beschlüsse:

---

Regierungsratsbeschluss	Nr.	vom
Landratsbeschluss	Nr.	vom
Bundesratsbeschluss	Nr.	vom

### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Laufen, neue Birsbrücke

2004/2005: Variantenstudium für Umfahrung von Laufen und Zwingen

2006: Zweckmässigkeitbeurteilung und Variantenentscheid für Ausarbeitung von Vorprojekt Umfahrung von Laufen und Zwingen

2008 / 2009: Untersuchung der flankierenden Massnahmen in Laufen

2009: Grobvariantenvergleich und städtebauliche Machbarkeitsstudie neue Birsbrücke Laufen

26. März 2009: Beschluss von Trasseesicherung der Umfahrung von Laufen und Zwingen durch Landrat

Siedlung: Die neue Birsbrücke Laufen entlastet die Achse Vorstadtkreisel-Bahnhof-Unterführung Bahnhofstrasse vom Durchgangs- und Binnenverkehr. Die Achse kann für den öffentlichen Verkehr (siehe auch Objektblatt S1.4 Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte)) und den Langsamverkehr deutlich aufgewertet werden.

Wirtschaft: Stark verbesserter und optimierter Verkehrsfluss

Umwelt: Zeitgleich mit der Erstellung der neuen Birsbrücke Laufen wird das Birsufer der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Kosten: Die Kostenschätzung liegt gemäss Landratsvorlage bei 15 - 20 Mio. CHF.

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Projektbezogene Abtretungen

In Laufen ist dies nach der Erstellung der neuen Birsbrücke inkl. Begleitmassnahmen auf der Achse Vorstadtplatz-Bahnhof-Unterführung die Naustrasse sowie teilweise die Bahnhofstrasse.

### D. Beschlüsse

Planungsanweisungen

c) Der Kanton plant die neue Birsbrücke in einem mehrstufigen wettbewerbsähnlichen Verfahren mit dem Ziel, die Achse Vorstadtplatz-Bahnhof-Unterführung Breitenbachstrasse zu entlasten und den Durchgangsverkehr auf die künftige Umfahrung Laufen-Zwingen zu leiten.

d) Diese Achse Vorstadtplatz – Bahnhofstrasse - Unterführung Bahnhofstrasse wird so umgestaltet, dass für den Bus- und Langsamverkehr optimale Platzverhältnisse entstehen.

Örtliche Festlegungen

#### Festsetzung

Folgende Vorhaben werden festgesetzt:

- Laufen, neue Birsbrücke (Grienstrasse), Neubau

#### Zwischenergebnis

Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis eingestuft:

- Laufen, Naustrasse und Bahnhofstrasse; Abtretungen von Kanton an die Stadt Laufen

#### Vororientierung

Folgende Vorhaben werden als Vororientierung eingestuft:

- Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt, Trasseesicherung

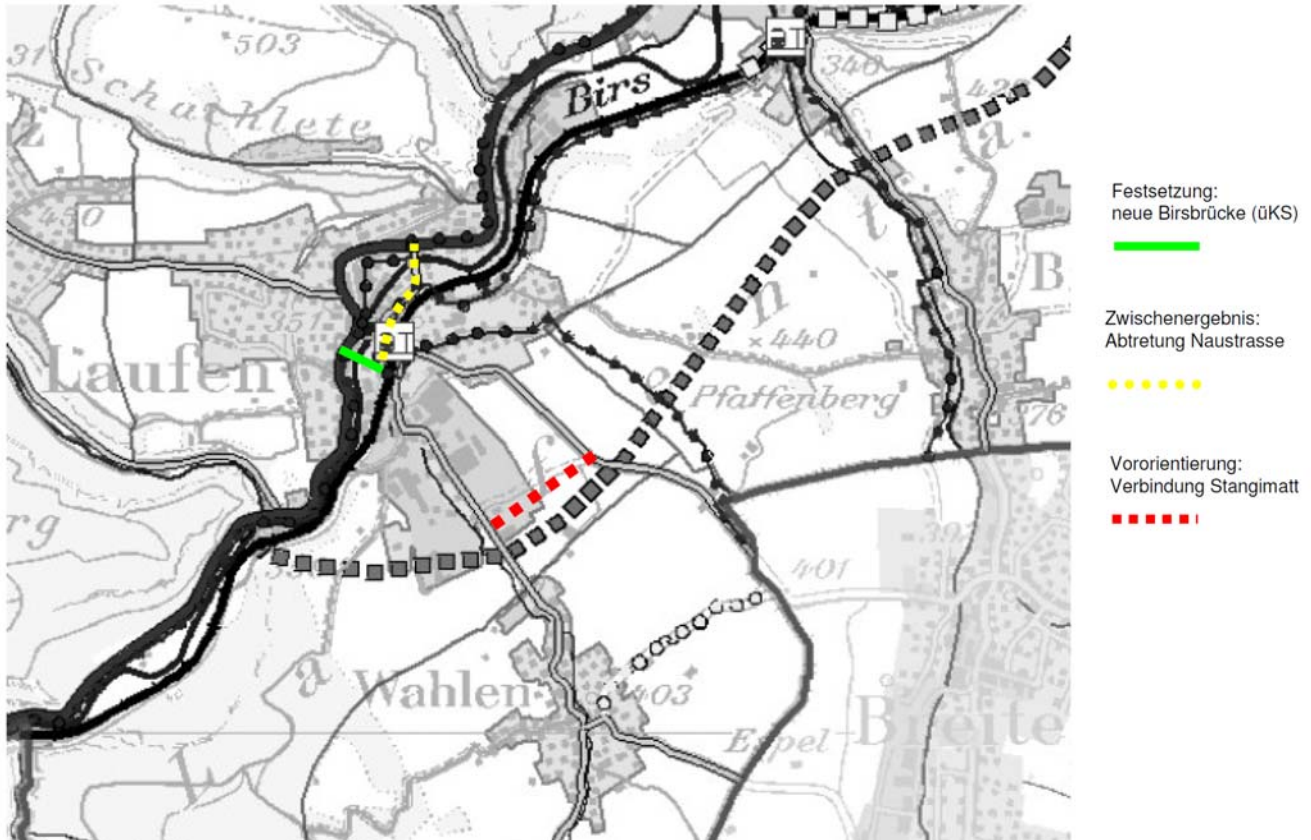
V  
V2  
V2.2

# Verkehr

## Verkehrsinfrastruktur

### Kantonsstrassennetz

Provisorischer Auszug aus der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur







**Bau- und Umweltschutzdirektion**

Kanton Basel-Landschaft

**Tiefbauamt**

Rheinstrasse 29  
Postfach  
CH - 4410 Liestal

Liestal, 7. Juni 2010  
DIR/TBA/As

## **Erläuterungsbericht zur Landratsvorlage Gesamtplanung neue Birsbrücke Laufen Planungs- und Projektierungskredit**

---

Mit dem Schreiben vom 29. März 2010 wurden die Finanz- und Kirchendirektion, die Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion und die Sicherheitsdirektion zum Mitbericht aufgefordert.

Es sind die folgenden Stellungnahmen eingegangen. In *kursiver* Schrift werden die Bemerkungen und Fragen der Direktionen aufgeführt. Die Erläuterungen der BUD werden direkt danach in normaler Schrift gegeben.

Von der **Finanzdirektion** gingen zur Landratsvorlage folgende Anträge ein:

*Mit der Überweisung des Projektierungskredits im Umfang von 2.2 Millionen Franken an den Landrat soll zugewartet werden, bis der Regierungsrat die Projekt-Realisierung auf der Zeitachse eingereicht hat, und die Projektierung soll dann zeitlich so gelegt werden, dass bei Vorliegen der Projektierungsergebnisse möglichst nahtlos mit der Realisierung begonnen werden kann und somit möglichst keine "Time Lags" resultieren.*

Die Planung und Projektierung soll unabhängig von einem zukünftigen Realisierungsentcheid vorangetrieben werden. Im Raum, welcher von der Birsbrücke betroffen wäre, war eine Quartierplanung mit einer Überbauung vorgesehen. Mit einem Stopp der Planung und Projektierung ist zu erwarten, dass Grundeigentümer mit Bauabsichten den Erlass einer Planungszone provozieren würden. Dannzumal wäre der Kanton gezwungen, innerhalb von fünf Jahren einen rechtskräftigen Nutzungsplan zu erarbeiten, oder aber das Vorhaben endgültig aufzugeben. Zudem sind die Planungszeiten für so komplexe Vorhaben schwierig abzuschätzen, sie sind frühzeitig zu beginnen. Sie können nicht wie eine Ware „Just in Time“ auf den vorgesehenen Realisierungszeitpunkt bestellt werden.

*Die Landratsvorlage soll in Kapitel 7 zu den Kosten und zur Finanzierung wie folgt ergänzt werden: "Finanzierung der Ausgaben und Auswirkungen auf die Staatsverschuldung: Das Budget 2010 und die Finanzplanung zeigen, dass die resultierenden Mehrausgaben, welche auf der Investitionsfolgekosten in der Erfolgsrechnung anfallen, zu einer Erhöhung des Defizits führen werden und die Finanzierung somit über eine höhere Verschuldung erfolgt. Im Rahmen der Defizitbremse kann dies zu einer Steuererhöhung führen."*

Der entsprechende Passus wurde in leicht abgeänderter Form in die Landratsvorlage integriert:

Die Planung und Projektierung der neuen Birsbrücke (wie auch die spätere Realisierung) wurde vom Regierungsrat im Investitionsprogramm 2008-2020 berücksichtigt (RRB Nr. 652 vom 4. Mai 2010).

Die Finanzplanung zeigt, dass die resultierenden Mehrausgaben, welche auf den Investitionsfolgekosten in der Erfolgsrechnung auffallen, zu einer Erhöhung des Defizits führen können und die Finanzierung somit über eine höhere Verschuldung erfolgt. Im Rahmen der Defizitbremse kann dies zu einer Steuererhöhung führen.

*Die Abschreibungen der Projektierungskosten sollen ab Inbetriebnahme des realisierten Objekts und über den Zeitraum der Objekt-Lebensdauer vorgenommen und die Darstellung der Folgekosten in Kapitel 7 entsprechend angepasst werden.*

Die Anpassung wurde vorgenommen.

*Bevor vorliegender Verpflichtungskredit an den Landrat überwiesen wird, soll seitens der Stadt Laufen eine Absichtserklärung eingeholt werden, dass sie bereit ist, die Naustrasse als Gemeindestrasse zu übernehmen, falls die neue Birsbrücke realisiert wird.*

Bevor die Projektierung der neuen Birsbrücke, und damit zusammenhängend das Betriebskonzept der Verkehrsabwicklung in Laufen nicht zumindest den Projektstand „Generelles Projekt“ erreicht hat, ist das Einholen einer verpflichtenden Absichtserklärung zu früh. Im Rahmen der Landratsvorlage über den Baukredit (Realisierung) der neuen Birsbrücke wird gleichzeitig ein Beschlussprotokoll zur Abtretung der Naustrasse enthalten sein (= Anpassung Kantonalen Richtplan)

**TIEFBAUAMT**