

Vorlage an den Landrat

Reinach, Ausbau und Erneuerung Bruggstrasse Ost, Ausgabenbewilligung für die Realisierung
2023/231

vom 2. Mai 2023



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Als wichtige Hauptverkehrsstrasse (HVS) stellt die Bruggstrasse in Reinach den regionalen Zubringer zum A18-Anschluss Reinach Süd dar. Dem bestehenden Kreisel Bruggstrasse/Dornacherstrasse am Ostende kommt dabei eine Sammel- und Verteilfunktion von zwei wichtigen regionalen Achsen zu. Mit verschiedenen, gezielten und meist kleineren Optimierungsmassnahmen auf der Bruggstrasse sowie an den Knoten ist es in den letzten Jahren gelungen, den Verkehrsfluss „einigermassen“ aufrecht zu erhalten.

Mit der neuen Überbauung des Stöcklin-Areals (Wohnsiedlung Aere) und diversen weiteren neuen Überbauungen (u.a. Swissmetal-Areal) wird das Verkehrsaufkommen weiter zunehmen.

Die neuen Radweganschlüsse der projektierten „Velobrücke Kägen über A18“ und dem geplanten „Birs-Radweg“ im Rahmen des Birsstadt-Projektes müssen auf der Bruggstrasse Ost zwischen der Fluhstrasse und der Birs attraktiv miteinander verbunden werden.

Die Bushaltestellen «Neu Reinach» und deren Zugänge entsprechen nicht den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und für die Fahrplanstabilität der Buslinie in Richtung Bahnhof Arlesheim/Dornach muss eine Priorisierungslösung am Kreisel eingeführt werden.

Im Weiteren soll der Ausbau der AIB-Bauwerke im neuen Strassenperimeter erstellt und zugänglich gemacht werden.

Für die Realisierung von vier normgerechten Fahrspuren auf der Bruggstrasse Ost, einem Grünstreifen und einem kombinierten Rad-/Gehweg muss die Strassenparzelle deutlich nach Süden verbreitert werden. Das dafür benötigte Land wird vom Quartierplan des Stöcklin-Areals als Infrastrukturbeitrag kostenlos abgetreten. Das Fusswegnetz der neuen Überbauung wird optimal an die neue Infrastruktur angebunden.

Das Zentrum des bestehenden Kreisels kann etwas nach Nordosten verschoben werden, so dass aufwärtskompatibel von der neu zweistreifigen Bruggstrasse in die Dornacherstrasse ein unechter Bypass (und falls später nötig auch ein zweistreifiger Kreisel mit richtigem Bypass) Platz hat. Die zusätzliche Zufahrt zum Kreisel kann auch für die Buspriorisierung genutzt werden.

Die Kreiselfahrbahn wird mit einer separaten Veloausfahrt auf den Rad-/Gehweg ausgestattet und statt einer Durchfahrt des Kreisels mit dem Velo im Mischverkehr steht ein indirekter Linksabbieger über eine eigene Veloeinfahrt ausserhalb des Kreisels und eine Furt über die Dornacherstrasse zur Verfügung.

Die Strasse wird mit einem lärmindernden Belag ausgerüstet und die Lärmschutzmauer auf der Nordseite wird soweit nötig erneuert und erhöht.

Mit diesem Projekt werden für alle Verkehrsträger Verbesserungen erzielt und der Grundstein für eine zukunftsfähige Infrastruktur im aufstrebenden Gebiet Neu-Reinach/Aesch Nord gelegt. Zudem ergeben sich Synergien mit allen Drittprojekten im Projektperimeter.

Die Gesamtkosten inkl. bereits erfolgter Projektierung betragen 6,2 Millionen Franken; zwei Ausgabenbewilligungen für das Vor- und Bauprojekt über 0,2 Millionen Franken (2018) sowie 0,1 Millionen Franken (2020) liegen bereits vor. Die Realisierung des Gesamtprojektes ist in den Jahren 2024 bis 2026 in mehreren Etappen geplant. Für das Ausführungsprojekt und die Realisierung wird mit dieser Vorlage eine Ausgabenbewilligung von 5,9 Millionen Franken inkl. MwSt. beantragt.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.1.1.	<i>Einbindung in Planung / Drittprojekte</i>	4
2.1.2.	<i>Begründung Bedarf</i>	4
2.1.3.	<i>Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte</i>	5
2.2.	Ziel der Vorlage	5
2.2.1.	<i>Rahmenbedingungen</i>	5
2.2.2.	<i>Projektziele</i>	5
2.2.3.	<i>Künftige Situation</i>	6
2.3.	Erläuterungen	6
2.3.1.	<i>Alternativen</i>	6
2.3.2.	<i>Gewählte Lösung / Projekt</i>	6
2.3.3.	<i>Termine</i>	9
2.4.	Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm	9
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	10
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	10
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	13
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung	13
2.9.	Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens	13
3.	Anträge	14
3.1.	Beschluss	14
4.	Anhang	14

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Die Bruggstrasse in Reinach ist im Kantonalen Richtplan (KRIP) als Hauptverkehrsstrasse klassiert. Sie weist als regionaler Zubringer zum A18-Anschluss Reinach Süd eine hohe Verkehrsbelastung auf und die Verkehrsqualität ist in den Spitzenstunden oft mangelhaft. Mit verschiedenen, gezielten und meist kleineren Optimierungsmassnahmen auf der Bruggstrasse sowie an den Knoten ist es in den letzten Jahren gelungen, den Verkehrsfluss „einigermassen“ aufrecht zu erhalten.

Als wichtige Verkehrsachse ist die Bruggstrasse aber nicht nur für die Anbindung des motorisierten Individualverkehrs der Region an die Autobahn von Bedeutung. Sie bildet auch eine wichtige Verbindung für den öffentlichen sowie den Velo- und Fussverkehr vom Gewerbegebiet Kägen zur S-Bahn und dem Tram am Bahnhof Dornach/Arlesheim.

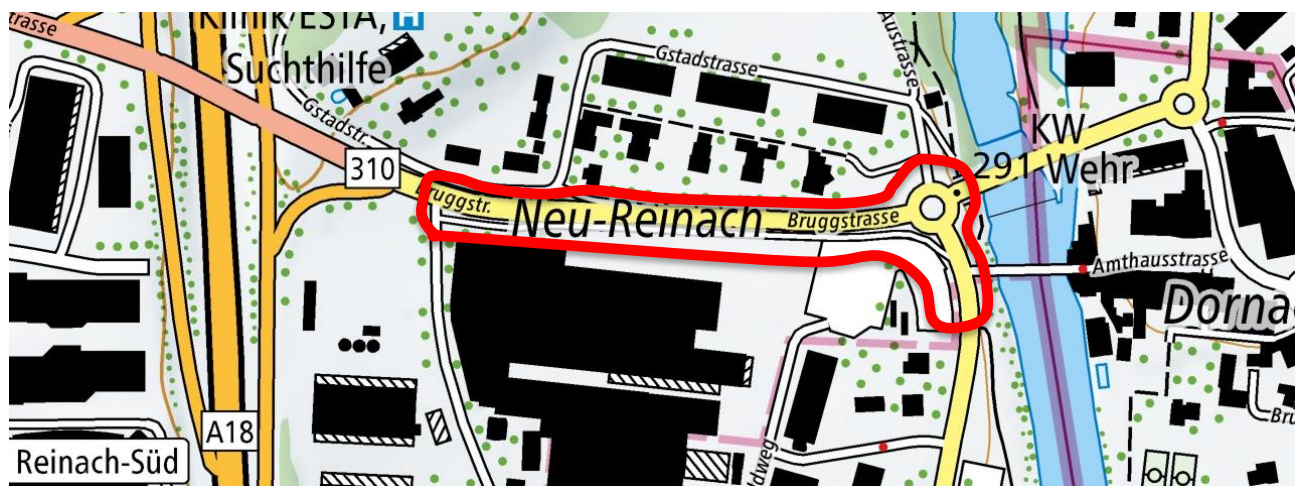


Abbildung 1: Projektperimeter (rot), Karte: swisstopo, 07.07.2021

2.1.1. Einbindung in Planung / Drittprojekte

Folgende laufende Infrastrukturprojekte und Entwicklungen im Umfeld sind für die Problemstellung von Bedeutung oder sind auf den Umbau dieses Kantonsstrassenabschnitts mit Ausbau des Knotens angewiesen:

- Quartierplan Stöcklin-Areal
- AIB Projekt Mischwasserbecken Dornachbrugg
- Velobrücke Kägen über A18
- Birs-Radweg aus Langsamverkehrskonzept Birsstadt
- Projekt Fahrplanstabilität Bus
- Vollanschluss Aesch und Zubringer Dornach/Aesch
- Überbauung Swissmetal-Areal

2.1.2. Begründung Bedarf

Mit der anstehenden Überbauung des Stöcklin-Areals (Wohnsiedlung Aere) und diversen weiteren neuen Überbauungen (u.a. Swissmetal-Areal) wird das Verkehrsaufkommen weiter zunehmen.

Die neuen Radweganschlüsse der projektierten „Velobrücke Kägen über A18“ und dem geplanten „Birs-Radweg“ im Rahmen des Birsstadt-Projektes der Gemeinden Pfeffingen, Aesch, Dornach (SO), Reinach, Arlesheim und Münchenstein müssen auf der Bruggstrasse zwischen der Fluhstrasse und der Birs attraktiv miteinander verbunden werden.

Die Zugänge und die Bushaltestellen selbst entsprechen nicht den Vorgaben des BehiG und für die Fahrplanstabilität der Buslinie in Richtung Bahnhof Arlesheim/Dornach muss eine Priorisierungslösung am Kreisel gefunden werden.

Für das Mischwasserbecken des Amtes für Industrielle Betrieb BL (AIB) an der Birs müssen Rechen- und Überlaufbauwerke im Bereich der Kreiselfahrt der Bruggstrasse gebaut werden. Durch die Koordination des Ausbaus des Kreisels mit den Baubedürfnissen des AIB können Flächen gewonnen werden, damit diese Bauwerke einerseits auf Kantonsland zu liegen kommen und andererseits der betriebliche Unterhalt später ohne Verkehrsbehinderung auf der Bruggstrasse oder der Radroute stattfinden können.

2.1.3. *Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte*

Für den betroffenen Abschnitt der Bruggstrasse wurden bereits folgende Planungsschritte vollzogen:

- Machbarkeitsstudie „Optimierungsmassnahmen MIV/ÖV, Reinach Bruggstrasse“ von (September 2015)
- Planungsstudie „Kreisel Brugg-/Dornacherstrasse“ (Dezember 2018)
- Vorprojekt „Kreisel Brugg-/Dornacherstrasse“ (März 2020)
- Bauprojekt „Kreisel Brugg-/Dornacherstrasse“ (Mai 2022)

Zur Koordination wurden die Wechselwirkungen mit folgenden Projekten abgestimmt und sichergestellt, dass in den Planungen eine gegenseitige Berücksichtigung stattfindet:

- Projekt TBA "Velobrücke Kägen über A-18" (März 2017)
- Quartierplan "Stöcklin-Areal" (Oktober 2018)
- Projekt AIB "Mischwasserbecken Dornachbrugg" (Juni 2019)

2.2. **Ziel der Vorlage**

2.2.1. *Rahmenbedingungen*

Für das Projekt bestehen folgende Rahmenbedingungen bzw. Vorgaben:

- Heutige Verkehrsmengen bzw. prognostizierte Zuwächse müssen auch in Zukunft gewährleistet werden
- Trennung der Verkehrsarten (MIV / Fuss- und Veloverkehr)
- Minimale Fahrstreifenbreite: 3,50 m, Breite Fuss-/Radweg: 4,00 m (mit Option auf Verbreiterung auf 5,00 m)
- Gewährleistung der Versorgungsrouten Typ II
- BehiG-Konformität – Einhaltung gesetzliche Vorgaben
- Einhaltung gesetzlicher Lärmschutz
- Grundlagenermittlung und Erstellung Entsorgungskonzept (VVEA Art. 16)
- Sicherstellung der Fahrplanstabilität ÖV
- Integration AIB-Bauwerke
- Unterstützung der Transformation einer Gewerbebrache zu einer Wohnsiedlung

2.2.2. *Projektziele*

Mit dem Projekt sollen folgende Ziele erreicht werden können:

- Optimierung Verkehrsfluss sowie Erhaltung Leistungsfähigkeit durch Aufwärtskompatibilität
- Erstellung durchgängige und attraktive Fuss-/Radwegverbindung zwischen Reinach Kägen (Velobrücke über A18) und dem Bahnhof Dornach/Arlesheim
- Kompakte und BehiG-konforme Ausgestaltung der Bushaltestellen «Neu-Reinach»
- Ermöglichung einer Buspriorisierung in Richtung Bahnhof zugunsten der Fahrplanstabilität

- Optimale Positionierung der AIB-Bauwerke und Schaffung von Flächen für den betrieblichen Unterhalt ausserhalb der Verkehrsflächen.
- Reduktion des Strassenlärms an der Quelle und Begrünung des Strassenrandbereichs

2.2.3. *Künftige Situation*

In Fahrtrichtung Dornach wird ein zusätzlicher Fahrstreifen angeordnet, der im Kreisel einen «unechten» Bypass Richtung Süden bildet. Da der Bus auf diesem, rechten Fahrstreifen seine Haltestelle hat, kann er den weniger belasteten «Rechtsabbieger» als priorisierte Busspur für seine Geradeausfahrt in den Kreisel verwenden. Der Kreisel selbst bleibt bis auf den «unechten» Bypass einstreifig, wäre aber dank dem etwas verschobenen Zentrum als Option in Zukunft auf einen durchgehend zweistreifigen Kreisel erweiterbar.

Mit einem neuen Rad- und Fussweg wird neben dem neuen Fahrstreifen eine durchgängige Verbindung zwischen den Gebieten Reinach Kägen (mit neuer Kägenbrücke, Drittprojekt) und dem Bahnhof Dornach/Arlesheim (Weiterführung bei Nepomukbrücke gemäss Konzept Birsstadt) ermöglicht. Er wird durch einen Grünstreifen mit Baumreihe von der viel befahrenen Bruggstrasse abgetrennt.

Die Bushaltestelle «Neu Reinach» wird in Richtung Bahnhof zum Kreisel hin verschoben und beide Haltekanten behindertengerecht ausgebaut.

Die Strasse wird mit einem lärmindernden Belag ausgerüstet und die Lärmschutzwand auf der Nordseite wird soweit nötig erneuert und erhöht.

Das Fusswegnetz der neuen Wohnsiedlung «Aere» ist entsprechend den Wunschlinien westlich, mittig und östlich an den Fuss-/Radweg entlang der Bruggstrasse angebunden und mündet im Süden beim verschobenen Fussgängerstreifen an die Dornacherstrasse.

2.3. **Erläuterungen**

2.3.1. *Alternativen*

Ein Verzicht auf den Ausbau dieses Abschnitts der Bruggstrasse ist für keinen Verkehrsträger eine gangbare Alternative.

Würde auf einen Ausbau verzichtet und nur der jährlich anstehende, bauliche Unterhalt gemacht, so würden neben den Verlustinvestitionen in den Erhalt einer Infrastruktur nahe ihrem Lebensende, insbesondere die Defizite in der Verkehrssicherheit für den Veloverkehr sowie der Leistungsfähigkeit bei steigenden Verkehrszahlen nicht behoben werden können. Bei einem wachsenden Rückstau vom Kreisel Richtung Autobahn wird der Bund die Lichtsignalanlage am Knoten der Autobahn Ein- und Ausfahrt so steuern, dass es keinen Rückstau auf die Stammlinie gibt, was spürbare Konsequenzen für ein Durchkommen auf der Bruggstrasse haben wird. Das Gewerbegebiet Kägen und der Bahnhof Dornach/Arlesheim würden an Erreichbarkeit einbüßen.

Die geplante Erweiterung der Infrastruktur kommt allen Verkehrsträgern und dem Lärmschutz zugute und ist die wirtschaftlich günstigste, sicherste und verkehrlich einzig sinnvolle Option.

2.3.2. *Gewählte Lösung / Projekt*

Perimeter

Als Projektperimeter wird die Bruggstrasse zwischen der Einmündung der Fluhstrasse bis zum Widerlager der Birsbrücke und die Dornacherstrasse vom Kreisel bis zur Einmündung des Birsuferweg definiert. Somit liegt dieses Kantonsstrassen-Projekt territorial im Einflussbereich des Bundes (Nationalstrassenperimeter), der Gemeinde Reinach und der Gemeinde Aesch. Im direkten Interessensbereich stösst der Perimeter an die Gemeinde Dornach (SO). Die Fortsetzung

der Veloführung über die Nepomukbrücke wird zwar aufgezeigt, gehört aber nicht mehr zum Projekt.

Die bestehende Strassenparzelle wird vollständig genutzt und zusätzliches Land südlich der Bruggstrasse und westlich der Dornacherstrasse von den Eigentümern des ehemaligen Stöcklin-Areals unentgeltlich erworben. Die Nordseite der Bruggstrasse und die Ostseite der Dornacherstrasse bleiben unverändert. Die Lärmschutzwand im Norden wird jedoch wo nötig erneuert und erhöht.

Verkehrsfluss

Durch die neue Zweispurigkeit Richtung Kreisel kann der Verkehr der Autobahnausfahrt und der Bruggstrasse reibungslos auf die jeweilige Richtung am Knoten verflechten. Im Kreisel bildet der «unechte» Bypass eine klare Entflechtung der Verkehrsströme, was die Leistungsfähigkeit der Zufahrten Bruggstrasse West und Dornacherstrasse steigert.

Die ÖV-Priorisierung erfolgt, indem der Bus aus seiner Fahrbahnhaltestelle auf der Rechtsabbiegespur als Pulkführer bis zum Kreisel vorfahren und dort mit Blinkzeichen einfahren kann. Wenn es wenig Verkehr hat, kann er auch schon aus der Haltestelle auf die Geradeausspur einschwenken. Der haltende Bus bleibt (mit gebotener Vorsicht) überholbar, was aber wegen dem guten Abfluss im «unechten» Bypass keine Leistungseinbusse ergibt.

Für die Radfahrer gibt es am Kreisel eigene Ein- und Ausfahrten, Querungsfurten und indirekte Linksabbieger, damit sie den zweistreifigen Teil des Kreisels nie befahren müssen. Zudem kann der Kreisel ganz vermieden werden, wenn der Radweg über die Nepomukbrücke gewählt wird.

Projekt

Für die Realisierung von vier normgerechten Fahrspuren auf der Bruggstrasse, dem Grünstreifen und dem kombinierten Rad-/Gehweg wird die Strassenparzelle deutlich nach Süden verbreitert. Im Übergang zur neuen Wohnsiedlung wird die Höhendifferenz mit Böschungen und auf einer Länge von 60 m mit einer kleinen Stützmauer aufgefangen.

Die Einmündung der Fluhstrasse wird fahrdynamisch optimiert, damit die Geschwindigkeit beim Übergang des Rad-/Gehwegs tiefer als heute liegt. Die Zweispurigkeit der Bruggstrasse Richtung Kreisel wird wegen sonst entstehenden Verflechtungsproblemen erst nach der Fluhstrasse begonnen.

Die bestehende Fussgängerunterführung der Gemeinde wird beibehalten, wobei die Treppe aus Sicherheitsgründen wegen des Radwegs aufgehoben werden muss.

Der Grünstreifen wird als Allee ausgebildet, ist Standort für die Beleuchtungskandelaber und dient als Sickerstreifen für die Entwässerung des Rad-/Gehwegs. Um die Feuerwehr- und Notzufahrten zur Wohnsiedlung zu ermöglichen, wird der Grünstreifen an einer Stelle mit einem befahrbaren Naturbelag versehen und die Bäume entsprechend ausgelassen.

Die zum Kreisel hin verschobene Bushaltestelle Richtung Bahnhof wird BehiG-tauglich ausgebildet und ist mit ihrem neuen Standort an das Fusswegnetz der Wohnsiedlung optimal angebunden. Über einen Fussgängerstreifen mit Mittelinsel erreicht man die Bushaltestelle in Richtung Reinach.

Das Zentrum des Kreisels wird etwas nach Nordosten verschoben, so dass aufwärtskompatibel von der Bruggstrasse in die Dornacherstrasse ein unechter Bypass (und falls später nötig auch ein zweistreifiger Kreisel mit richtigem Bypass) Platz hat.

Die Kreiselfahrbahn wird mit einer separaten Veloausfahrt auf den Rad-/Gehweg ausgestattet und statt einer Durchfahrt des Kreisels mit dem Velo im Mischverkehr steht ein indirekter Linksabbieger über eine eigene Veloeinfahrt ausserhalb des Kreisels zur Verfügung. Der Fussgängerstreifen mit

Mittelinsel und die Velofurt für die Querung der Dornacherstrasse münden direkt auf die Nepomukbrücke und den späteren Anschluss an den Ufer Fuss-/Radweg entlang der Birs.

Landerwerb

Die Grundeigentümer der Parzellen 2584, 2588 und 2589 treten für die Erstellung des kombinierten Fuss- und Radweges (Langsamverkehrsrouten) und für den Ausbau der Bruggstrasse und den geplanten Grünstreifen sowie für den Kreiselausbau Bruggstrasse / Dornacherstrasse / Gstadstrasse ca. 1'627 m² Land unentgeltlich an den Kanton Basel-Landschaft ab. Die Landabtretung ist im Quartierplan-Vertrag 'Stöcklin-Areal' abschliessend geregelt.

Synergie mit Drittprojekten

Quartierplan Stöcklin-Areal

Das Strassenprojekt ermöglicht die Erschliessung der neuen Wohnsiedlung für Fuss- und Veloverkehr, bindet die Bushaltestellen optimal an das Wegnetz an und stellt die Zufahrten für die Rettungsdienste sicher. Die Baumallee trennt die Strasse vom Siedlungsraum und bildet einen optischen Schutz.

AIB Projekt Mischwasserbecken Dornachbrugg

Durch die Verbreiterung der Kantonsstrasse gelingt es, die Einstiege und Serviceöffnungen der Schachtbauwerke des AIB zwischen die Strassenverkehrsfläche und den Rad-/ Gehweg zu platzieren. Die Unterhaltsfahrzeuge des AIB, insbesondere der Hochdruckreinigungs-Lastwagen, können auf unbefahrenen, aber befestigten Flächen abgestellt werden. Der Aushub der Baugruben kann in die Arbeiten des Strassenprojekts integriert werden.

Velobrücke Kägen über A18

Der neue Rad-/Gehweg nimmt die Breite und den Standard der Velobrücke auf und schliesst damit die Lücke für eine attraktive Veloverbindung zum Bahnhof Dornach/Arlesheim und zum Birs-Radweg.

Birs-Radweg aus Langsamverkehrskonzept Birsstadt

Der Birs-Radweg wird durch den neuen Rad-/Gehweg entlang der Bruggstrasse mit dem Siedlungs- und Gewerbegebiet von Reinach verknüpft und erhält eine Anbindung an das Kantonale Radroutennetz.

Projekt Fahrplanstabilität Bus

Mit der Buspriorisierung am Kreisel (Bus geradeaus auf Rechtsabbiegerspur) kann der Bus in den Spitzenzeiten den akzeptierten Rückstau in Richtung Dornach «umfahren». In der Gegenrichtung wurde bereits beim Knoten der Autobahneinfahrt in gleicher Funktionsweise eine Busschleuse am Lichtsignal eingerichtet.

Fazit

Mit dem Projekt, das nun zur Ausführung finanziert werden soll, werden für alle Verkehrsträger Verbesserungen erzielt und der Grundstein für eine zukunftsfähige Infrastruktur im aufstrebenden Gebiet Neu-Reinach/Aesch Nord gelegt.

Für den motorisierten Verkehr können die Fahrstreifenbreiten auf beiden Strassenseiten durch die Umgestaltung verbessert und die Leistungsfähigkeit für den zukünftigen Verkehr beibehalten werden.

Für den Veloverkehr entsteht eine komfortable, durchgängige und sichere Verbindung zwischen dem Gebiet Kägen (inkl. neuer Brücke über die A18) und dem Birs-Radweg, sowie zur ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Dornach/Arlesheim.

Für die Fussgänger bleibt eine attraktive und BehiG-konforme Längsverbindung zwischen dem Siedlungs- und Gewerbegebiet und dem Naherholungsraum an der Birs sichergestellt und es sind ausreichend, geschützte Querungsmöglichkeiten vorgesehen.

Die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs werden BehiG-gerecht ausgebaut und für die Fahrplanstabilität des Buses Richtung Bahnhof wird ähnlich wie schon in der Gegenrichtung bestehend die Priorisierung am Knoten ermöglicht.

Die Schachtbauten des AIB-Projekts sind optimal positioniert und für den betrieblichen Unterhalt sind Abstellflächen ausserhalb der Verkehrsflächen vorbereitet.

Die neue Wohnsiedlung «Aere» ist sowohl für den Fuss- und Veloverkehr, wie auch für die Rettungsdienste direkt erreichbar. Durch die Baumallee entlang der Bruggstrasse wird der Verkehrsraum optisch vom Siedlungsraum abgetrennt.

Der Lärmschutz wird mit einem lärmindernden Belag und wo nötig mit der Erneuerung und Erhöhung der Lärmschutzwand im Norden verbessert.

Dem Umweltschutz wird mit einem Vorgehens- und Entsorgungskonzept und dem Schutz der Grundwasserschutzzone S3 Reinacherheide während dem Bau Rechnung getragen.

2.3.3. Termine

- | | |
|--|-----------------|
| • Planaufgabe | 2. Quartal 2023 |
| • Landratsbeschluss Ausgabenbewilligung Realisierung | 3. Quartal 2023 |
| • Ausführungsprojekt | 2023 – 2024 |
| • Submission Baumeister | 2. Quartal 2024 |
| • Ausführung | 2024 - 2026 |
| • Inbetriebnahme | Mitte 2026 |

2.4. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

LFP 4 – MOBILITÄT

Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig realisieren und betreiben

Weil die Verkehrsprognosen der Vergangenheit fast durchwegs deutlich zu tief ausfielen, sind heute praktisch sämtliche Verkehrsträger überlastet. Die Steuerung des Verkehrs kann grundsätzlich über die Nachfrage oder über das Angebot erfolgen. Die Nachfrage wird im Raum Basel, als einem der wichtigsten Wirtschaftsstandorte der Schweiz, weiter steigen. Zudem durchquert eine europäische Transitachse das Baselbiet und generiert zusätzliches Verkehrsaufkommen. Das derzeitige Angebot kann mit dieser wachsenden Nachfrage bei weitem nicht Schritt halten. Auch sogenannte «Intelligente Infrastruktur» wird an diesem Umstand nur wenig ändern können. Ziel muss es deshalb sein, die Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig zu realisieren und zu betreiben. Dabei sind nebst technischen Aspekten auch umwelt- und raumplanerische Belange zu berücksichtigen sowie Finanzierbarkeit und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen. Höchste Priorität kommt dabei der baulichen und betrieblichen Sicherheit zu. Die Bauwerke müssen möglichst uneingeschränkt verfügbar sein, damit die Nutzerinnen und Nutzer von einer störungssicheren Infrastruktur profitieren können.

2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

- Strassengesetz Basel-Landschaft vom 24. März.1986 ([SGS 430](#), Strassengesetz, Stand 01.04.2022)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar.1998 ([SGS 400](#), Raumplanungs- und Baugesetz, RBG, Stand 01.02.2023)
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27. Februar 1991 ([SGS 780](#), USG BL, Stand 01.01.2015)
- Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen ([SR 151.3](#), Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, Stand 01.07.2020)
- Gesetz vom 18. April 1985 zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ([SGS 480](#), Stand 01.01.2018)
- Vereinbarung vom 26. Januar 1982 über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG ([SGS 480.1](#), Stand 01.01.1995)
- Die vorliegende Ausgabenbewilligung untersteht der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung.

2.6. Finanzielle Auswirkungen

Die Kostenschätzung geht von Gesamtkosten für den Ausbau und Erneuerung der Bruggstrasse Ost von 6'200'000 Franken inkl. MwSt. aus.

Für die Erarbeitung des Vor- und Bauprojektes wurde schon Ausgabenbewilligungen in der Höhe von 300'000 Franken inkl. MwSt. beschlossen.

In der vorliegenden Ausgabenbewilligung werden die restlichen Projektierungs- und die Realisierungsarbeiten auf Basis einer Kostenschätzung von 5'900'000 Franken inkl. MwSt. (Kostengenauigkeit von +/- 10 %) beantragt. Der Betrag setzt sich aus den folgenden Posten zusammen:

Leistungen	Kosten in CHF
Tief- und Strassenbauarbeiten	3'500'000,00
Lärmschutz	900'000,00
Gartenbau- und Gestaltungsarbeiten	80'000,00
Markierung und Signalisierung	48'000,00
Diverses	250'000,00
Total Bauarbeiten	4'778'000,00
Honorare und Gutachten	700'000,00
Total exkl. MwSt.	5'478'000,00
Mehrwertsteuer 7,7 %	422'000,00
Gesamtkosten inkl. MwSt.	5'900'000,00

Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

§ 32 Abs. 2 FHG, siehe Kap. 2.5					
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)					
X	Neu	Gebunden	X	Einmalig	Wiederkehrend

Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

Budgetkredit:	Profit-Center: 2301	Kt:	50100010	Kontierungsobj.:	701848
Verbuchung	Erfolgsrechnung		X	Investitionsrechnung	
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)			5'900'000		

Lohn- und Materialpreisänderungen (Teuerung) gegenüber der Preisbasis Baupreisindex Nordwestschweiz, Tiefbau, vom April 2021, Indexstand: 103,5 Punkte; (Basis Oktober 2020 = 100) werden mitbewilligt und sind in der Abrechnung nachzuweisen.

Die Ausgabenbewilligung wird über einen einmaligen Beitrag zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf 5'900'000 Franken. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenaugigkeit von $\pm 10\%$. Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten nach heutigem Kenntnisstand zwischen 5'310'000 Franken (90 %) und 6'490'000 Franken (110 %) liegen werden.

Richtgrösse für die Realisierung des Bauvorhabens ist jedoch der im Ausgabenbeschluss aufgeführte Betrag von 5'900'000 Franken (100 %).

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenaugigkeit von $\pm 10\%$ hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von 590'000 Franken (10 % von 5'900'000 Franken) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Investitionsrechnung

Ja Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2023	2024	2025	2026	Total
A	Investitionsausgaben		5	200'000	1'500'000	3'500'000	700'000	5'900'000
E	Beiträge Dritter*		6					
	Nettoausgabe			200'000	1'500'000	3'500'000	700'000	5'900'000

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Erfolgsrechnung

Ja Nein

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Im Investitionsprogramm IP 2023-32 und AFP 2023-26 ist der Gesamtbetrag, wie in dieser Landratsvorlage beschrieben, eingestellt; die Verteilung jährlichen Ausgaben ab 2024 hat sich aber etwas gegenüber dem IP 2023-32 nach hinten verschoben. Diese Anpassung der jährlichen Verteilung ist in den Entwurf des Investitionsprogrammes 2024-33 bereits eingeflossen.

Weitere Einnahmen (§ 35 Abs. 1 Bst. f Vo FHG): Ja Nein

Folgekosten (§ 35 Abs. 1 Bst. g Vo FHG): Ja Nein

Zusammenfassung Folgekosten in CHF		PC	Kt	12/2024	2025	2026	2027	2028
A	1	Nettoinvestitionen		6'200'000				
A	2	zusätzliche Betriebskosten (inkl. Personalkosten)	2301	31/30		0	0	0
A		zusätzliche Unterhaltskosten	2301	31		6'000	6'000	6'000
A		Abschreibungen	2301	33		155'000	155'000	155'000
A		kalkulatorische Zinskosten 4%	2102	34		124'000	124'000	124'000
A		Folgekosten brutto				285'000	285'000	285'000
E	3	Folgertrag brutto		2301	42/43	0	0	0
A	2-3	Folgertrag netto				285'000	285'000	285'000
A	4	Rückbaukosten ca. [Jahr] (soweit voraussehbar)		-				
	5	Zusätzliche Stellen in FTE				0.0	0.0	0.0

PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 35 Abs. 1 Bst. i Vo FHG): Ja Nein

Schätzung der Eigenleistungen (§ 35 Abs. 1 Bst. h Vo FHG):

20 % Projektleiterstelle

Strategiebezug (§ 35 Abs. 1 Bst. m Vo FHG): Ja Nein

Siehe Kapitel 2.4

Risiken (Chancen und Gefahren) (§ 35 Abs. 1 Bst. l Vo FHG):

Chancen	Gefahren
Sicherstellung schlanke Umsteigebeziehung Bus auf S-Bahn oder Tram	Rückstau auf Autobahn
Lückenschluss Radroute (Anschluss Velobrücke A18 an Netz)	Mangelhafte verkehrliche Erschliessung Entwicklungsgebiete

Gewährleistung Verkehrsfluss trotz starkem Wachstum	Nicht BehiG-konforme Haltestellen
Platzierung AIB-Mischwasserbecken gut erschlossen auf Kantonsland	
Sanierung Lärmschutz Quartier Reinach Gstad	

Zeitpunkt der Inbetriebnahme (§ 35 Abs. 1 Bst. n Vo FHG):

Die Inbetriebnahme ist Mitte 2026 vorgesehen.

Wirtschaftlichkeitsrechnung (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Das ausgearbeitete Projekt orientierte sich an einem mit den verschiedenen Beteiligten, abgestimmten, nachhaltig orientierten Zielsystem. Dies berücksichtigt aus Betreibersicht das Ziel geringer Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten sowie den Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden und die Allgemeinheit. Dadurch wird das grösstmögliche Kosten/Nutzenverhältnis der projektierten Massnahme erreicht.

Aus ökonomischer Sicht ist die komplette Sanierung und Umgestaltung gemäss dem vorliegenden Konzept gegenüber einer Instandstellung mit minimalem betrieblichen Unterhalt oder einer Instandstellung mit Haltestellensanierung gemäss BehiG klar zu bevorzugen. Beide Alternativen lösen die grundsätzlichen Probleme nicht, welche heute im Strassenraum auftreten. Auch sind sie auf längere Zeit betrachtet nicht kostenneutral und vermutlich auch nicht günstiger als eine komplette Sanierung.

Aus all diesen Gründen wird auf eine Wirtschaftlichkeitsrechnung verzichtet.

2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

2.8. Regulierungsfolgenabschätzung

Es bestehen keine Auswirkungen.

2.9. Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens

Von der Gemeinde **Reinach** kam folgende Stellungnahme:

Das Projekt entspricht unseren Vorstellungen.

Von der Gemeinde **Aesch** kam folgende Stellungnahme:

Die Gemeinde Aesch hat keine weiteren Anliegen oder Ergänzungen.

Von der **BLT Baselland Transport AG** kam folgende Stellungnahme:

Die BLT begrüsst die Erneuerung der Bruggstrasse in Reinach sehr. Die Planvorlagen der Landratsvorlage entsprechen unseren Anforderungen. Insbesondere begrüssen wir die doppelspurige Einfahrt in den Kreisel Neu-Reinach.

Vom **Bundesamt für Strassen ASTRA** kam folgende Stellungnahme:

Seitens ASTRA besteht kein Vorbehalt gegenüber der vorliegenden Landratsvorlage zur Finanzierung der Realisierung. Die im Rahmen Bauprojektes geäusserten Rahmenbedingungen haben keinen direkten Einfluss auf die zu genehmigende Finanzierung.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Für die Realisierung des Projektes Reinach, Ausbau und Erneuerung der Bruggstrasse Ost wird eine neue einmalige Ausgabe von 5'900'000 Franken inkl. Mehrwertsteuer mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
2. Ziffer 1 untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung

Liestal, 2. Mai 2023

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Kathrin Schweizer

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Beilage 1: Situationsplan
- Beilage 2: Querprofile

Landratsbeschluss

über Reinach Ausbau und Erneuerung Bruggstrasse Ost, Ausgabenbewilligung für die Realisierung

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Realisierung des Projektes Reinach, Ausbau und Erneuerung Bruggstrasse Ost wird eine neue einmalige Ausgabe von 5'900'000 Franken inkl. Mehrwertsteuer mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
2. Ziffer 1 untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin: