

Vorlage an den Landrat

**Laufen, Verlegung der Naubücke: Genehmigung des Generellen Projekts und der
Ausgabenbewilligung für die Projektierung und Realisierung**
2025/93

vom 25. Februar 2025



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Im Januar 2025 starteten die Bauarbeiten für das kantonale Hochwasserschutzprojekt entlang der Birs in Laufen. Die zu realisierenden Hochwasserschutzmassnahmen erfordern unter anderem einen Neubau der bestehenden Naubrücke. Gemäss ursprünglich bewilligtem Hochwasserschutzprojekt, das im August/September 2018 aufgelegt und am 16. Januar 2021 rechtskräftig wurde, sollte die neue, fast doppelt so lange Naubrücke an der bisherigen Lage erstellt werden.

Im Jahr 2019 konnte der Kanton Basel-Landschaft für das Hochwasserschutzprojekt das Spilag-Areal erwerben. Daraus ergab sich die völlig neue Möglichkeit eines alternativen Brückenstandorts. Aufgrund dieser neuen Ausgangslage wurde eine Vorstudie zur Prüfung der technischen, planungsrechtlichen und städtebaulichen Machbarkeiten beauftragt. Das Resultat – die Naustrasse soll vom Schliffweg bis zur Eissporthalle parallel zur Bahnstrecke geführt werden und im Gebiet Norimatt die Birs queren – machte deutlich, dass die Variante Verlegung gegenüber dem bisherigen Standort klar überlegen ist, da sie entscheidende Vorteile mit sich bringt. Zunächst kann so der Lärm von Schiene und Strasse gebündelt und damit minimiert werden. Zudem wird die verkehrliche Situation in Laufen verbessert, da motorisierter Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr optimal entflochten werden können. Damit wird die Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden erhöht und es kann darüber hinaus ein attraktives und sicheres Fuss- und Velowegnetz geschaffen werden. Mit der Bündelung der Verkehrsinfrastrukturen im Gebiet Nau wird auch ein zusammenhängender, zentraler Grünraum für Freizeitnutzungen am Siedlungsrand geschaffen. Insbesondere kann zwischen Schlachthaus und Eishalle neu eine verkehrsberuhigte und zusammenhängende Fläche nahe der Altstadt entstehen, welche der Bevölkerung von Laufen als attraktiver und zentral gelegener Freiraum für Naherholung, Freizeit und Sport zur Verfügung steht.

Darüber hinaus lässt diese Variante der Stadt Laufen sowohl aus verkehrsplanerischer als auch aus städtebaulicher Sicht den grösstmöglichen Handlungsspielraum offen. So ist die Verlegung beispielsweise mit zukünftigen Entwicklungen des Strassennetzes in Laufen kompatibel: So insbesondere mit der Zentrumsentlastung Laufen, weil erst durch die Verlegung eine echte Entlastung des Zentrums vom Durchgangsverkehr erfolgt. Eine Verlegung der Naubrücke entspricht ausserdem auch den im räumlichen Entwicklungskonzept der Stadt Laufen vorgesehenen Stossrichtungen. Das vorliegende Projekt wurde in Abstimmung mit der Stadt Laufen erarbeitet.

Die bauseitige Bestvariante der Brücke ist eine reine Stahlösung. Sie besteht aus einem auf der Kurveninnenseite, in geneigter Ebene, angeordneten Bogen, der an beiden Enden und seitlich über acht Hänger mit dem geschlossenen Fahrbahnkastenträger verbunden ist.

Die Unterführung Schliffweg liegt nordöstlich des Bahnhofs von Laufen und verbindet die Ortsteile von Laufen. Aufgrund der Verlegung der Naustrasse und der Tieferlegung des Anschlussbereichs an den Schliffweg soll die bestehende Unterführung voraussichtlich ersetzt werden. Geplant ist eine rund 15 m lange und 11 m breite Bahnunterführung mit höhenmässig angeglichenen Anschlussbereichen. Im kommunalen Richt- bzw. Strassennetzplan ist zudem eine Fussgänger- und Veloquerung zwischen Schwimmbad und Fussballplatz mittels Durchstich unter dem SBB-Bahndamm vorgesehen. Mit dieser Verbindung könnte das Fuss- und Velonetz optimiert und die vorhandenen Parkplätze beim Schwimmbad für die Nutzerinnen und Nutzer der Eissporthalle besser angeschlossen werden. Auf der Höhe der Eissporthalle bzw. des Freibads ist deshalb eine neue Unterführung für Fussgängerinnen und Fussgänger und für Velofahrende vorgesehen.

Nach mehreren Vorabstimmungen liegt ein von Kanton und Stadt Laufen favorisiertes Vorprojekt vor, das die Ziele des Planungsauftrags und deren Machbarkeit bestätigt.

Eine Kostenschätzung für die Verlegung der Naubrücke inkl. Neubau der Naustrasse im Sinne einer gesamtverkehrlichen Lösung geht von Gesamtkosten von rund 46,80 Mio. Franken inkl.

MWST aus. Die Kosten für Projektierung und Realisierung des Neubaus der Naubrücke am heutigen Standort, im Sinne eines reinen Ersatzes inklusive Abbruch der alten Naubrücke, wurden mit dem Projekt Hochwasserschutz Birs mit der Ausgabenbewilligung [LRV 2021/368](#) in der Höhe von 10,485 Mio. Franken inklusive MWST am 4. November 2021 bewilligt. Für die Erarbeitung des Vorprojekts und die Projektierung der SBB-Bauwerke wurde je eine Ausgabenbewilligung in der Höhe von 950'000 Franken bzw. 990'000 Franken inkl. MWST bewilligt (RRB 2022-1108 bzw. RRB 2022-944). Mit der vorliegenden Ausgabenbewilligung werden für die Projektierung und Realisierung 34,375 Millionen Franken beantragt. Es wird mit einer Kostenbeteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel von voraussichtlich 5,796 Mio. Franken gerechnet.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Bericht	5
2.1.	Ausgangslage	5
2.2.	Ziel der Vorlage	6
2.2.1.	<i>Rahmenbedingungen</i>	6
2.2.2.	<i>Projektziele</i>	8
2.2.3.	<i>Künftige Situation</i>	9
2.2.4.	<i>Variantenvergleich</i>	9
2.3.	Erläuterungen	10
2.3.1.	<i>Allgemein/ Übergeordnet</i>	10
2.3.2.	<i>Gewählte Lösung / Projekt</i>	10
2.3.3.	<i>Mitwirkung</i>	23
2.3.4.	<i>Termine</i>	24
2.4.	Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung	24
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	25
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	25
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	29
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e ^{bis} Geschäftsordnung Landrat)	29
2.9.	Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens	29
3.	Anträge	30
3.1.	Beschluss	30
4.	Anhang	30

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Im Siedlungsgebiet von Laufen ist das Fassungsvermögen der Birs an vielen Stellen derart gering, dass das Risiko von Stauungen durch Treibholz an den bestehenden Brücken ein akzeptables Mass übersteigt. Daher hat der Kanton Basel-Landschaft entschieden, den Hochwasserschutz in der Stadt Laufen entlang der Birs zu verbessern. Hierfür ist im Bereich der Norimatt der Abflussquerschnitt zu vergrössern, was mit den Abmessungen der bestehenden Naubrücke in Konflikt steht. Ein Umbau des bestehenden Bauwerks mit dem erforderlichen Querschnitt hat sich als bautechnisch nicht möglich herausgestellt; d.h. die bestehende Brücke muss auf jeden Fall komplett abgebrochen werden. Neben der Ausarbeitung eines Projektes für den Ersatz der Brücke am bestehenden Standort im Rahmen des Hochwasserschutzprojektes wurde in der Folge deshalb auch die Möglichkeit geprüft, die Brücke in einer neuen und optimierten Lage zu erstellen, um so gleichzeitig die Verkehrssituation in Laufen verbessern zu können.

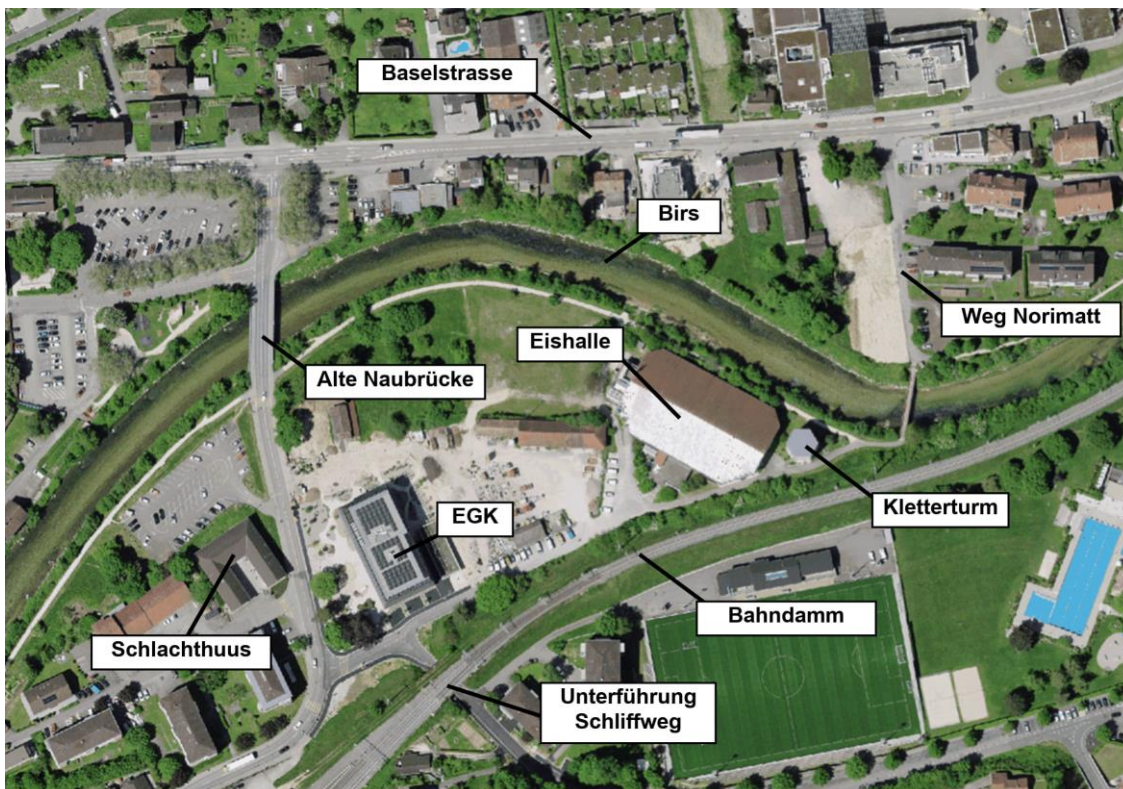


Abbildung 1: IST-Zustand (Quelle: Geoview BL)

Der Blick auf den heutigen IST-Zustand (Abb. 1) zeigt, dass sowohl die Birs als auch die Gleisanlagen der SBB trennend wirken und insbesondere die bestehende Naustrasse eine starke Trennwirkung zwischen dem Gebiet «Schlachthaus» und dem Gebiet der Eishalle hat. Jede Brückenlage, die diese Trennwirkung reduziert, stellt mit anderen Worten eine Verbesserung dar. Besonderes Augenmerk ist bei einer neuen Festlegung der Brückenlage der Thematik des Velo- und Fussverkehrs zu legen. Bei der Definition der Lage, als auch der Ausgestaltung der gesamten Verkehrsinfrastruktur, ist eine zukünftige Zentrumsentlastung als Ganzes zu betrachten und die neue Brücke inkl. Naustrasse aufwärtskompatibel auszubilden.

Der im Jahr 2019 für das Hochwasserschutzprojekt erfolgte Erwerb des Spilag-Areals eröffnete dem Kanton Basel-Landschaft Alternativmöglichkeiten hinsichtlich der Lage der neuen Birsquerung. Um die technischen, planungsrechtlichen und städtebaulichen Machbarkeiten zu prüfen und nachzuweisen, wurde eine Machbarkeitsstudie beauftragt. Die Studie diente als

Grundlage für den gemeinsamen Vorgehensentscheid von Kanton und Stadt Laufen. Auf dieser Basis wurde ein Vorprojekt erarbeitet.

Der Kanton sieht nun eine von der Stadt ebenfalls unterstützte Lösung einer Verlegung der Naustrasse parallel zur Bahnlinie und einer neuen Birsbrücke im Gebiet Norimatt vor. Das nun favorisierte Vorprojekt erfüllt die Ziele des Planungsauftrags und bestätigt deren Realisierbarkeit.

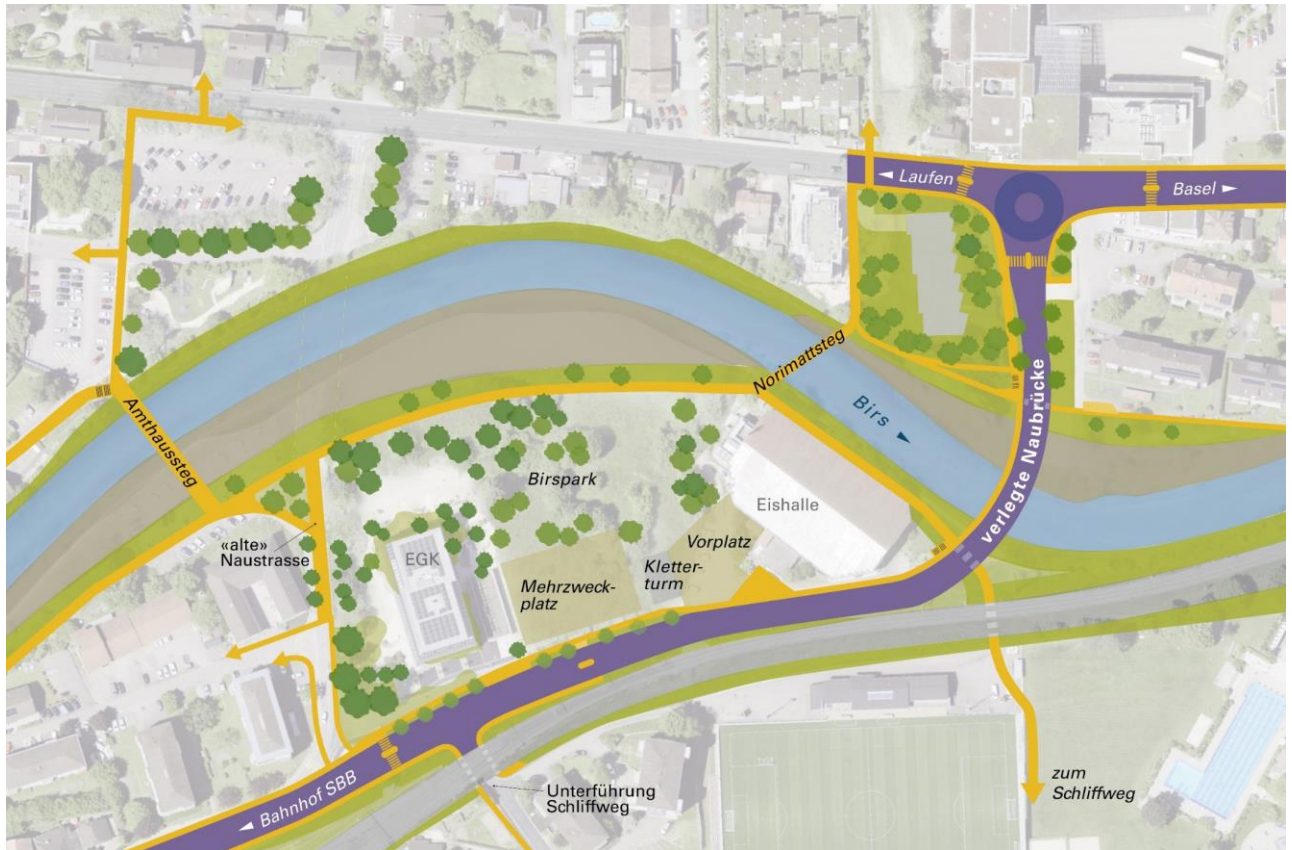


Abbildung 2: Gesamtplan Gestaltung (Quelle: Anex & Roth Visuelle Gestaltung)

2.2. Ziel der Vorlage

2.2.1. Rahmenbedingungen

Hochwasserschutzprojekt Birs

In der Nacht vom 8. auf den 9. August 2007 überschwemmte die Birs das historische «Stedtle» und alle flussnahen Quartiere der Stadt Laufen. Das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft hat in der Folge in mehrjähriger Arbeit ein Hochwasserschutzprojekt ausgearbeitet, das vom 20. August bis 18. September 2018 aufgelegt wurde. Nach Erledigung aller Einsprachen hat die Bau- und Umweltschuttdirektion mit Entscheid Nr. 21 vom 18. Januar 2021 die Rechtskraftbescheinigung für das kantonale Projekt «Laufen-Hochwasserschutz Birs» erteilt.

Mit der landrätlichen Ausgabenbewilligung zum Hochwasserschutzprojekt in Laufen ([LRV 2021/368](#)) wurden für den Bau der neuen Naubrücke an alter Lage 10,485 Mio. Franken bewilligt. Seit dem Januar 2022 ist die durch den Landrat bewilligte Ausgabenbewilligung für die Realisierung des gesamten Hochwasserschutzprojekts rechtskräftig ([LRV 2021/368](#)). Der Baubeginn ist am 15. Januar 2025 erfolgt.

Das genehmigte Projekt für den Hochwasserschutz ist auf Durchleitung ausgerichtet. Ankommendes Wasser soll sicher und vollständig im Flussbett durch die Siedlung bzw. die Stadt Laufen hindurchgeführt werden. Dafür sind an unterschiedlichen Stellen bauliche Massnahmen notwendig, welche die Kapazität der Birs erhöhen: Vertiefen des Flussbetts (Eintiefung), Verbreitern der Birs (Aufweitung) und / oder Erhöhen der Ufer mit Dämmen etc.

Weitere notwendige Massnahmen sind Neu- und Umbauten an vier Brücken über die Birs. Eine davon ist die Naubrücke. Heute besteht an diesen Stellen je ein Nadelöhr, ohne dessen jeweilige Beseitigung die anderen Schutzmassnahmen wirkungslos sind.

Das Hochwasserschutzprojekt sieht vor, dass die Naubrücke durch einen Neubau am gleichen Standort ohne Mittelpfeiler zu ersetzen ist. Mit einer Länge von über 67 Metern überspannt sie die gesamte Flusslandschaft. Für die neue, fast doppelt so lange Brücke musste ein zweckmässiges Tragwerk gefunden werden. Da unter der Brücke dafür kein Platz mehr zur Verfügung steht, muss es seitlich und über den Fahrbahnen angeordnet werden. Damit verbunden ist eine gute Sichtbarkeit der Tragwerkskonstruktion. Die technische und gestalterische Herausforderung besteht darin, die Ausgestaltung des Tragwerkes so auszubilden, dass es sich möglichst optimal in die Umgebung einfügt. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, wurde für den Ersatz der Brücke am gleichen Standort ein anonymer Projektwettbewerb durchgeführt.

Verkehrsfluss

Im kantonalen Richtplan ist die weiträumige Umfahrung von Laufen und Zwingen als übergeordnetes Projekt bzw. als Zwischenergebnis lokal festgelegt und zur Trassensicherung für die N18 eingetragen. Die Zuständigkeit für dieses Projekt liegt beim Bund, eine Umsetzung ist derzeit nicht vorgesehen. Die Zentrumsentlastung inkl. Spange Nau ist als Vororientierung zur Trassensicherung im Richtplan aufgeführt.

Doppelspurausbau SBB

Langfristig soll die Möglichkeit bestehen, die Bahnstrecke zwischen Aesch und Laufen durchgehend auf Doppelspur auszubauen. In der Planung sind sowohl der Bestand als auch die geplante Interessenslinie der SBB berücksichtigt.

Bestehende Infrastrukturen

Für die Liegenschaft der Eidgenössischen Gesundheitskasse (EGK) sowie für die Wohnüberbauung Norimatt wurden die Anschlussbereiche komfortabel ausgebildet.

Bei der Eishalle befindet sich im westlichen Bereich eine Rampe zum Untergeschoss, die angepasst werden muss. In unmittelbarer Nähe des Eingangs hat es oberirdische Parkplätze. Im Osten der Eishalle befindet sich eine Zufahrt, die bei grösseren Events für den Betrieb der Eishalle von Relevanz ist.

Fuss- und Veloverkehr

Hindernisse für den Fuss- und Veloverkehr sind vor allem die Birs und die SBB-Linie. In Zentrumsnähe stehen einige Brücken über die Birs bzw. Unterführungen unter die SBB-Linie zur Verfügung. Nach Norden und Süden nehmen die Quermöglichkeiten ab. So existieren südlich des Wasserfalls keine weiteren Querverbindungen über die Birs und die SBB-Linie. Im nördlichen Bereich kann die SBB-Linie einzig mit der Unterführung Schliffweg gequert werden. Über die Birs führen gegenwärtig die Brücke Naustrasse und der Norimattsteg. Die künftige Situation wird massgeblich von der Lage der neuen Naubrücke und des neuen Amthausstegs beeinflusst.

Gewässerschutzzonen, Grundwasser

Das gesamte Projektgebiet liegt im Gewässerschutzbereich Au (unterirdisch), d.h. im Untergrund ist potenziell nutzbares Trinkwasser vorhanden oder das Gebiet gehört zu dessen Schutzbereich.

In dem Bereich besteht der Boden aus Birsschotter, welcher gut durchlässig ist, so dass das Grundwasser ungefähr parallel zur Birs fliesst.

2.2.2. Projektziele

Folgende allgemeine Ziele sollen mit der neuen Verkehrsinfrastruktur erreicht werden:

- Hochwasserschutz
- Sicherheit und Attraktivität – bestehende Netzlücken schliessen und attraktive Veloverbindung gestalten
- Naubrücke über die Birs zeitnah verlegen und Strassen und Wegebeziehungen im angrenzenden Umfeld neugestalten
- Umwelt und Umfeld – optimale Einbindung in die Landschaft und Siedlung unter Berücksichtigung bestehender Strukturen
- Betrieb und Kompatibilität – unterhaltsfreundliche Anlage und Entwicklungsfähigkeit gegenüber Drittprojekten

Folgende Ziele werden verfolgt, aufgeteilt nach den Anspruchsgruppen «Gestaltung / Städtebau», «Funktionalität / Verkehr», «Wirtschaftlichkeit / Umsetzbarkeit»:

Anspruchsgruppe Zielkriterien

Gestaltung / Städtebau	Gestaltung eines für Fortbewegung und Aufenthalt attraktiven Strassenraums
	Abschnittsweise auf die Funktionen und Umfeldnutzungen abgestimmte Gestaltung
	Durch eine kompakte Anordnung der Verkehrsinfrastrukturen möglichst zusammenhängende, gut erschlossene Flächen mit hohem Nutzungspotenzial, Restflächen vermeiden
	Klare Adressierung von bestehenden und zukünftigen Nutzungen, Entwicklungs- und Verdichtungsgebiete
Funktionalität / Verkehr	Sicherstellen der Funktion der Naustrasse als kantonale Hauptverkehrsstrasse gemäss Strassengesetz
	Sicherstellen der Funktion der Naustrasse als Teil der (kommunalen) Fuss- und Velowegnetze
	Zweckmässige und attraktive Zugänge zu den vorgesehenen Nutzungen (inklusive Anlieferungen)
	Hohe Verkehrssicherheit
	Anzustrebende Verkehrsqualitäten: - MIV: Verkehrsqualität Stufe D (ausreichend) für die Hauptbeziehungen
Wirtschaftlichkeit / Umsetzbarkeit	Investitionskosten im optimalen Verhältnis zum Nutzen
	Unterhalts- und Betriebskosten stehen in einem optimalen Verhältnis zum Nutzen

Hohe Akzeptanz der Anlage bei den verschiedenen Anspruchsgruppen

Abhängigkeiten von Drittplanungen/-projekten minimiert

2.2.3. *Künftige Situation*

Als übergeordnetes Projektziel soll im Gebiet Nau durch eine Bündelung der Verkehrsinfrastrukturen am Rande des Siedlungsraums ein zusammenhängender zentraler Grünraum für Freizeitnutzungen geschaffen werden. Dadurch werden negative verkehrliche Auswirkungen auf den bestehenden Siedlungskörper reduziert und die Wohn- und Aufenthaltsqualität im zentrumsnahen Entwicklungsgebiet insgesamt erhöht.

Der Kanton Basel-Landschaft und die Stadt Laufen schaffen mit dem Projekt zudem die Grundlagen für eine stadtnahe Zentrumsentlastung. Das Projekt «Verlegung Naubrücke» ist kompatibel mit einer grossräumig gedachten Zentrumsentlastung, die aus einer neuen südlichen Birsbrücke zwischen Delsbergerstrasse und dem Bahnhofsgelände (Birsbrücke Bündten) und einer Untertunnelung des Bahnhofs (Spange Nau) besteht. Sie sollen die sensiblen Gebiete rund um die Altstadt vom Verkehr entlasten. Nördlich des Bahnhofs würde die Entlastungsstrasse an die Naustrasse anschliessen und der Verkehr damit die neue Naubrücke mitbenutzen – egal, ob an bestehender oder an neuer Lage.

Die Aufwärtskompatibilität zu einer Zentrumsentlastung resp. Entlastungsstrasse Laufen, die über die Naustrasse führt, wird bei einer Verlegung der Naustrasse und der Ausgestaltung der Knotenpunkte mitberücksichtigt.

2.2.4. *Variantenvergleich*

Die Studie «*Laufen, Verlegung Nau-Brücke, Vertiefter Vergleich Bestand vs. Verlegung*» bewertet die Vor- und Nachteile einer Verlegung der Naustrasse und Naubrücke zwischen Bahndamm und Eishalle. Dabei wird mitbedacht, dass der betroffene Streckenabschnitt langfristig mit entsprechendem Ausbaustandard und Verkehrsbelastung Teil der Zentrumsentlastung sein kann.

Zentraler Vorteil einer Verlegung der Naubrücke östlich der Eishalle ist die Bündelung der Verkehrsinfrastrukturen Strasse und Schiene. Hieraus ergibt sich die Chance, einen zusammenhängenden Naherholungsraum zu schaffen und sich ergänzende Nutzungen in den Bereichen Wohnen, Arbeiten, Erholung und Freizeit zu ermöglichen. Dieser Raum ist zusammen mit dem nördlichen Birsufer gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und weist ein grosses Entwicklungspotenzial auf.

Wesentlicher Nachteil einer Verlegung an den neuen Standort sind die Baukosten, die aufgrund der komplexen Kunstbauten Bogenbrücke, Kreuzungsbereich Schliffweg und Unterführung Eishalle sowie der Erneuerung des Knotens Baslerstrasse höher sind als am bestehenden Standort.

Für den MIV bedeutet die Verlegung für ein paar wenige Wegbeziehungen eine Verlängerung der Fahrzeit im Sekundenbereich. Im Gegenzug nimmt bei einer Verlegung der Brücke die Anschlussdichte ab, was den Verkehrsfluss insgesamt verbessert.

Bei einer Verlegung der Naustrasse ergänzt, neu, eine Unterführung zwischen Schwimmbad und Eishalle das Fuss- und Velowegnetz. Dadurch entsteht ein paralleles und vom MIV abgetrenntes Netz.

Für den Veloverkehr birgt die Verlegung ein Verbesserungspotenzial gegenüber heute bzw. gegenüber der Variante Neubau am bisherigen Standort: Mit der neuen Diebachstrasse, einer neuen Fuss- und Velobrücke auf Höhe Amtshausplatz (Amthaussteg) sowie den Velostreifen

entlang der Naustrasse entstünde ein attraktives Angebot auf der Ost-West-Achse von Breitenbach über Schliffi und Stedtli bis Röschenz sowie auf der Nord-Süd-Achse von Ricola via Bahnhof bis zur Wahlenstrasse. Für den Fussverkehr ergäbe sich ein zusammenhängendes, verkehrsberuhigtes Gebiet mit einem Fusswegnetz ohne niveaugleiche Querung der Kantonsstrasse.

Räumlich profitieren die Gebiete Seidenweg, Amtshausplatz und Baselstrasse auf dem Abschnitt Stedtli bis Ricola. Das Gebiet Nau wäre besser mit dem Gebiet Seidenweg und zum Stedtli hin verbunden, bekäme aber dafür eine Kantonsstrasse im Süden. Allerdings wird das Gebiet Norimatt durch die Verlegung der Naustrasse beeinträchtigt.

Nach Abwägen sämtlicher Vor- und Nachteile bietet die Option Verlegung mehr Chancen für die langfristige Entwicklung der Stadt Laufen als ein Ersatzneubau am bestehenden Standort. Dies betrifft sowohl das städtebauliche Entwicklungspotential im Bestand als auch die Entwicklung eines attraktiven Freizeit- und Naherholungsraums entlang der Birs. Die Verlegung unterstützt ausserdem die Ziele des räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) Laufen optimal. Es gibt aus einer Gesamtbetrachtung heraus keine gewichtigen technischen und raumplanerischen Argumente, die gegen eine Verlegung sprechen.

2.3. Erläuterungen

2.3.1. Allgemein/ Übergeordnet

Trassierung

Bei der Planung ist von einer Projektierungsgeschwindigkeit von (innerorts) 50 km/h auszugehen. Die erforderlichen Radien, Wann- und Kuppenradien sind entsprechend zu berücksichtigen.

Veloführung

Um die Sicherheit für den Alltagsverkehr zu verbessern, wird der Veloverkehr entlang der neuen Naustrasse auf beidseitigen Radstreifen geführt.

Haltestellen / Nutzung des öffentlichen Verkehrs

Aktuell befindet sich eine Bushaltestelle im Gebiet Norimatt. Es wird davon ausgegangen, dass die zukünftige Busführung auf der Achse der Baselstrasse verbleibt.

Gleisanlagen

Langfristig soll die Möglichkeit bestehen, die Strecke zwischen Aesch und Laufen zu einer durchgehenden Doppelspur auszubauen. Zur Wahrung des langfristigen Bahnausbaus hat die SBB Interessenslinien definiert. In diesen reservierten Korridoren dürfen keine Anlagen Dritter errichtet werden. Die Interessenslinien sind bei der Planung zu berücksichtigen.

Der durch das Projekt direkt betroffene Projektperimeter erstreckt sich ca. von km 100.900 bis km 101.140. Die Gleisanlagen werden nicht umgebaut. Bei Erfordernis des bauzeitlichen Rückbaus von Gleis und / oder Oberleitungsanlagen zur Umsetzung der Bauaufgaben werden die Anlagen 1:1 nach Lage und Höhe wiederhergestellt.

2.3.2. Gewählte Lösung / Projekt

Einordnung Projekt und Lage im Netz

Das Projekt «Verlegung Naubrücke» betrifft neben der Infrastruktur für den Individualverkehr auch die Bahnstrecke / Linie 230 und den nördlichen Bahnhofsbereich von Laufen.

Die heutige Naustrasse K267 verläuft zwischen dem Schlachthaus und EGK-Neubau und quert in dieser Flucht die Birs. Auf der Nordseite schliesst sie an die Baselstrasse (Nationalstrasse N18) an.

Nördlich des Schlachthauses befindet sich ein öffentlicher Parkplatz, welcher dem Hochwasserschutzprojekt weichen muss. Hier ist eine neue Fuss- und Velobrücke (Amtshaussteg) als Ersatz der heutigen Beziehung über die bestehende Naubrücke vorgesehen. Die heutige Naustrasse (heutige Kantonsstrasse) wird teilweise rückgebaut.

Im Bereich des EGK-Gebäudes schliesst der Birsark an die Kantonsstrasse an. Kurz nach diesem Knotenpunkt führt der Schliffweg unter der Bahnstrecke hindurch. Über den Schliffweg sind u.a. Wohngebiete, das Freibad sowie der Fussballplatz zu erreichen. Entlang vom Birsark sind verschiedene Parkplätze erreichbar inkl. Einstellhalle der EGK.

Entlang des Bahndamms führt die Gemeindestrasse weiter nach Osten zum heutigen Werkhof der Stadt Laufen, zur Eissport- und Freizeithalle sowie zur Kletterhalle des SAC Hohe Winde. Hinter der Kletterhalle befindet sich der Fussgängersteg Norimatt.

Der Fussgängersteg Norimatt ist über den öffentlichen Weg Norimatt mit der Baselstrasse verbunden. Der Weg Norimatt dient zudem der Erschliessung der dortigen Mehrfamilienhäuser. In diesem Bereich befinden sich oberirdische Privatparkfelder, ausserdem schliesst die Rampe einer Einstellhalle an die Erschliessungsstrasse an. Westlich des Weges Norimatt befindet sich das ehemalige Spilag-Areal, das 2019 vom Kanton Basel-Landschaft übernommen wurde.

Die Prüfung der verschiedenen Standorte zeigte, dass eine Verlegung der Brücke viele Vorteile gegenüber einem Ersatzneubau am bestehenden Standort bietet. So kann insbesondere eine verkehrsberuhigte und zusammenhängende Fläche zwischen Schlachthaus und Eishalle entstehen. Für die Bevölkerung von Laufen wird so ein attraktiver und zentral gelegener Freiraum für Naherholung, Freizeit und Sport geschaffen. Insgesamt werden für die Stadt Laufen mit dieser Variante sowohl aus verkehrsplanerischer als auch aus städtebaulicher Sicht maximale Handlungsspielräume geschaffen. So ist die Verlegung beispielsweise mit zukünftigen Entwicklungen des Strassennetzes in Laufen kompatibel. Eine Verlegung der Naubrücke entspricht ausserdem den vorgesehenen Stossrichtungen des räumlichen Entwicklungskonzepts der Stadt Laufen für diesen Raum.

Aufgrund der Verlegung und der neuen Trassenführung wird voraussichtlich eine Erneuerung der SBB-Unterführung «Schliffweg» und auf Höhe der Eishalle eine Stützwand entlang der SBB-Trasse erforderlich. Des Weiteren ist eine Fuss- und Veloverbindung zwischen Freibad / Fussballplatz und Eishalle vorgesehen. Damit verbunden ist eine neu zu planenden SBB-Unterführung bei der Eishalle.

Während der Planung wurde u.a. die Linienführung im Bereich der Unterführung Schliffweg leicht in Richtung Bahntrasse verschoben. Dadurch wird vor der Autoeinstellhalle der EGK so viel Aufstellfläche gewonnen, um den Anschluss dort belassen zu können. Ausserdem wurde für den Anschluss der Überbauung eine Möglichkeit gesucht, um diese direkt an die verlegte Naustrasse anzubinden.

In der Gesamtmassnahme sind folgende Projektelemente enthalten (vgl. auch nachstehende Abbildung)

- Verlegung Naustrasse inkl. Kunstbauten entlang SBB - Trasse
- Neubau der Strassenbrücke über die Birs bis zur Baselstrasse
- Aufweitung der Unterführung Schliffweg
- Neubau einer Fuss-/Velo-Brücke «Amtshaussteg» (mit Weiterführung des Weges)
- Neubau einer Fuss-/Velo-Unterführung Eishalle (mit Weiterführung des Weges)
- Stützwand zwischen Naustrasse und Bahnstrecke

- Rückbau der bestehenden Naubrücke über die Birs
- Rückbau und Wiederaufbau Kletterturm an neuem Standort

Ergänzend dazu ersetzt die Stadt Laufen den Norimattsteg, der ebenfalls als Folge des Hochwasserschutzprojektes abgebrochen werden muss, an neuer Lage flussaufwärts der neuen Naubrücke.

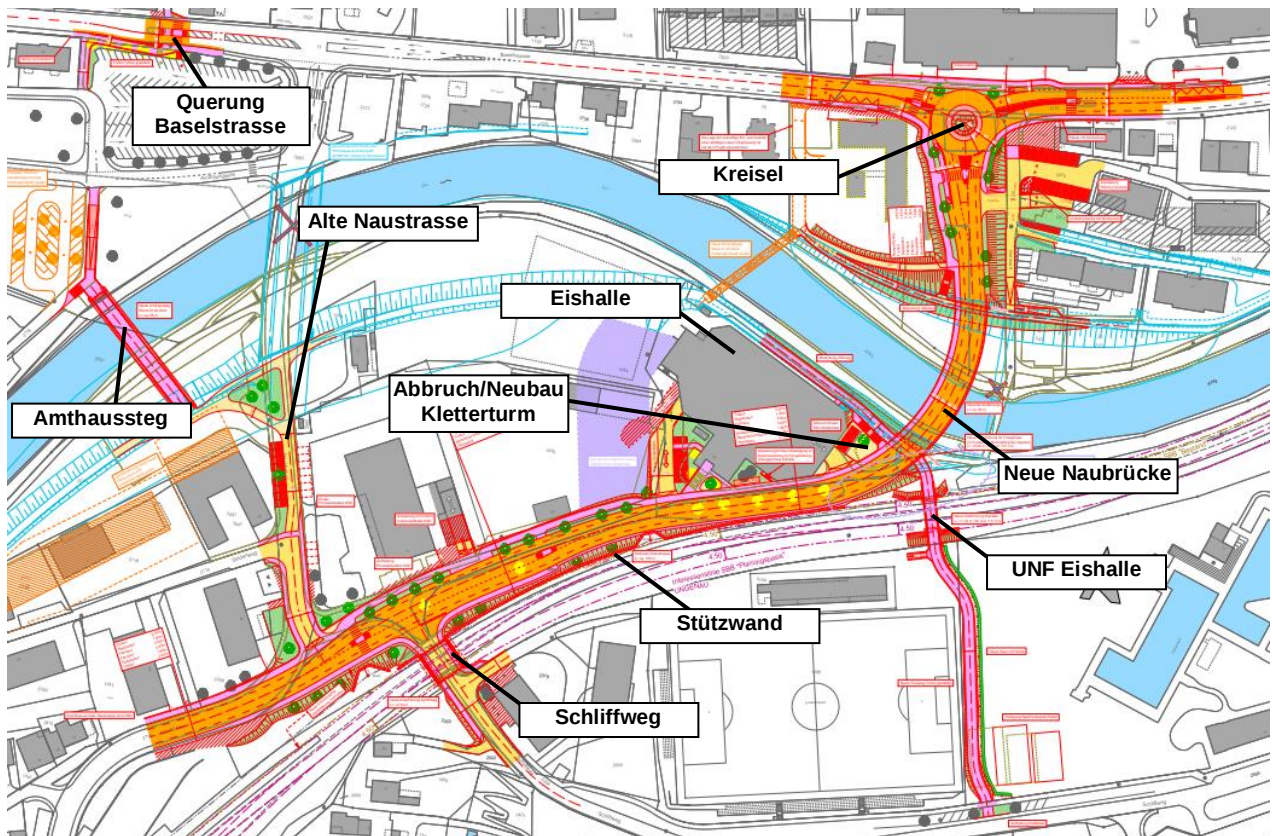


Abbildung 3: Gesamtsituation mit Projektelementen (Quelle: Situationsplan Gruner AG)

Abschnitt Alte Naustrasse bis Eishalle

Von Westen her soll die neue Kantonsstrasse entlang des Birsparks in Richtung Eishalle verlaufen. Hierfür wird der Bahndamm entlang der SBB-Gleise zum Teil angeschnitten und mit einer Stützwand abgesichert. Auf der sicherheitstechnisch bedingten Abstandsfläche zwischen Stützwand und Kantonsstrasse kann eine tiefere Böschung wiederhergestellt werden.

Die Unterführung des Schliffwegs wird abgebrochen und an gleicher Lage mit breiterem Querschnitt wieder erstellt. Der Schliffweg wird rechtwinklig an die Kantonsstrasse angeschlossen.

Auf der Naustrasse wird vor der Kreuzung ein Linksabbiegestreifen bzw. ein Mehrzweckstreifen eingerichtet. Im westlichen Bereich zwischen dem Schliffweg und der alten Naustrasse wird ein Fussgängerstreifen mit Mittelinsel angeordnet. Im östlichen Bereich zwischen dem Schliffweg und der Eishalle wird eine Querungshilfe (ohne Fussgängerstreifen) bereitgestellt. Die Anbindung der alten Naustrasse (neu: Gemeindestrasse) an die Kantonsstrasse erfolgt als Trottoirüberfahrt.

Entlang der Naustrasse sind beidseitig Trottoirs angeordnet. Auf der nördlichen Seite ist zwischen der Fahrbahn und dem Trottoir eine Baumrabatte vorgesehen. Zum einen entsteht so eine klare Abtrennung zwischen Fussgängerinnen und Fussgängern und dem Strassenverkehr, zum anderen wird der gesamte Verkehrsraum dadurch gestalterisch und klimatisch aufgewertet.

Westlich der Eishalle wird eine Querungshilfe angeordnet. Auf der südlichen Seite ist ab der Querungshilfe kein Trottoir mehr vorgesehen. Das Trottoir auf der Nordseite der Strasse (parkseitig) verläuft durchgehend. An den Engstellen wird auf die strassenbegleitende Grünrabatte verzichtet. Die beidseitigen Radstreifen werden durchgängig mit einer Breite von 1,80 m geführt.

Die alte Naustrasse wird bis zum Seidenweg als Gemeindestrasse mit beidseitigen Trottoirs angelegt. Hinter dem Seidenweg wird die alte Naustrasse rückgebaut, auf einem Teil der nicht mehr gebrauchten befestigten Fläche werden in Richtung Birs acht öffentliche Parkfelder angeordnet. Der Anschluss an den Uferweg der Birs sowie an den Amthaussteg erfolgt mit unbefestigten Wegen.

Abschnitt Eishalle bis Birs

Der Birssteg Norimatt entfällt durch das Hochwasserschutzprojekt. Er wird in einem Drittprojekt der Stadt Laufen oberhalb der Eishalle ersetzt. Die Fussgängerinnen und Fussgänger können neu das Trottoir auf der Naubrücke nutzen. Eine Treppe verbindet den geplanten Uferweg mit der verlegten Naustrasse. Aufgrund des Geländes und der engen Platzverhältnisse kann dort kein hindernisfreier Weg angeboten werden. Dieser muss auf der Westseite der Eishalle angeordnet werden.

Die Fusswegverbindung zwischen Eishalle und Schliffweg bzw. Sportanlagen soll gemäss der Überbauungsordnung Eishalle angelegt werden. Sie wird als separate Unterführung hinter dem Widerlager der Naubrücke und unter dem Bahndamm der SBB durchführen.

Abschnitt Birs bis Baselstrasse

Die neue Naubrücke überspannt die Birs als gekrümmte Bogenbrücke und ist rund 65 Meter lang. Als Horizontalbogen wird ein Radius von 75 Meter angesetzt. Auf der Brücke sind zwei 3,0 Meter breite Fahrstreifen, zwei beidseitig je 1,80 Meter breite Radstreifen und ein innenliegendes, 2,0 Meter breites Trottoir (nur im Brückenbereich) angeordnet.

Der Anschluss an die Baselstrasse erfolgt mit einem Kreisel. Dieser hat einen Aussendurchmesser von 26 Meter. Auf der Nordseite ist ein Bypass für den Veloverkehr angeordnet. Die Kreiselausfahrt in die Naustrasse erfolgt zweispurig, damit hinter dem Kreisel ein kurzer und separater Linksabbiegestreifen in Richtung Norimatt bereitgestellt werden kann. Durch die zweispurige Ausfahrt muss eine baulich abgetrennte Umfahrung für den Veloverkehr erstellt werden. Diese wird nach dem Ende des Abbiegestreifens wieder zum Radstreifen geführt. Zwischen dem Kreisel und der Naubrücke wird auf der Westseite wieder der strassenbegleitende Grünstreifen angeordnet. Die Bushaltestellen bleiben auf der Baselstrasse und werden jeweils vor den Kreisel gesetzt, damit der Bus als Pulkführer in den Kreisverkehr einfahren kann.

Zwischen dem nördlichen Brückenwiderlager und der Baselstrasse ist eine Dammschüttung erforderlich. Diese führt dazu, dass die vertikale Rampengeometrie der Tiefgarage Norimatt angepasst werden muss. Der Anschlusspunkt der Zufahrt muss auf die verlegte Naustrasse verschoben werden. Dies bedingt eine Anpassung des Umgebungsniveaus und der Rampenneigung. Im Ausgangszustand schliesst die Norimatt an die Baselstrasse an. Der Vorplatz der Häuser 114 / 116 wird stark beansprucht, wodurch dessen Parkplätze nicht mehr vollständig dort belassen werden können. Ein alternativer Standort steht auf der angrenzenden Parzelle 3370 zur Verfügung.

Unter der neuen Naubrücke hindurch ist ein Uferweg vorgesehen.

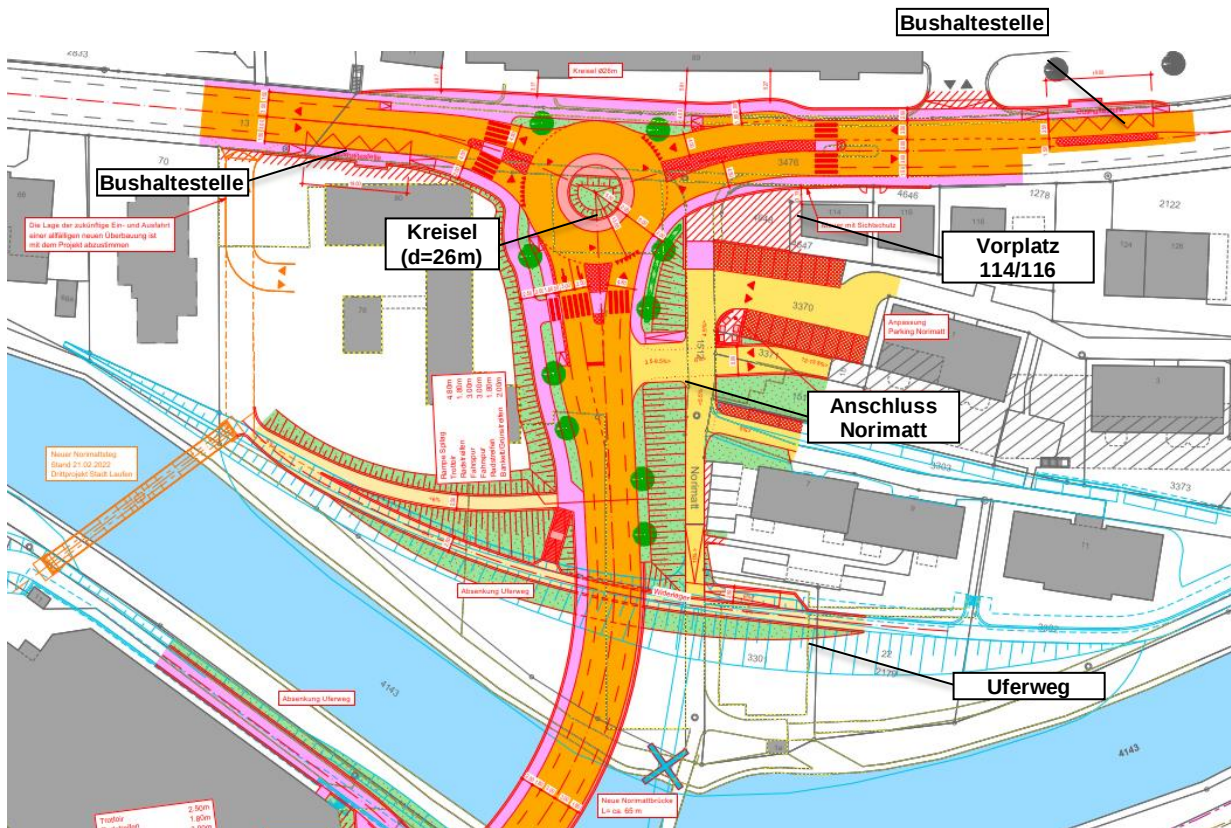


Abbildung 4: Situation Kreisel (Quelle: Situationsplan Gruner AG)

Quer- und Längenprofile

Als Querschnitt der neuen Naustrasse wurde eine Variante mit zwei Fahrstreifen à 3 m und strassenbegleitenden Radstreifen (Breite 1,80 m) sowie einem Trottoir (Breite 2,50 m) gewählt. Das Trottoir wird, wo es möglich ist, durch eine Grünfläche baulich von der Fahrbahn abgetrennt.

Die verlegte Naustrasse wird für sichere und schnell fahrende Velo-Pendlerinnen und -Pender ausgelegt. Hierfür bietet die Variante mit Radstreifen verschiedene Vorteile (u.a. Wunschlinie Veloverkehr, weniger Strassenquerungen und somit Steigerung der Verkehrssicherheit). Die weiteren Brücken (Amthaussteg / Norimattsteg) sind auch für die Nutzung durch Velofahrende vorgesehen; aber nicht für die schnellen E-Bikes. Dies liegt aber schlussendlich in der Entscheidungskompetenz der Stadt Laufen.

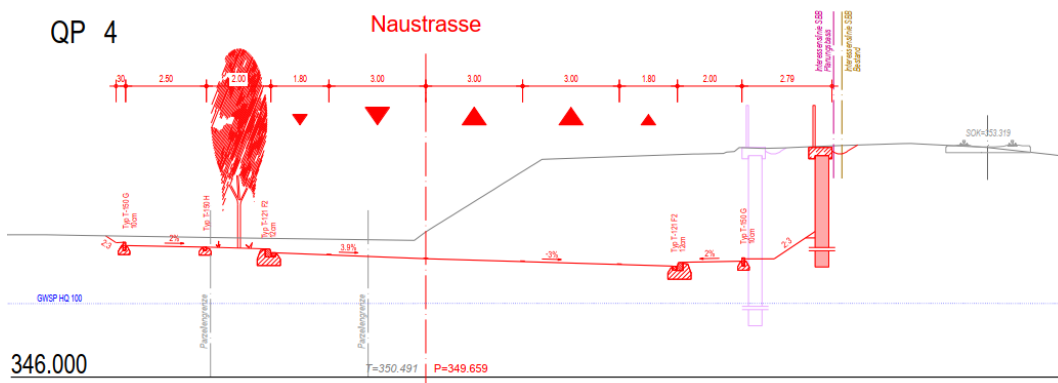


Abbildung 5: Schematisches Querprofil Naustrasse entlang des Bahndamms (Quelle: Querprofile Gruner AG)

Es wurde versucht, die Linienführung der neuen Naustrasse bestmöglich in das bestehende Gelände einzubetten. Im Bereich des Schliffwegs ist eine Absenkung gegenüber dem bestehenden Gelände erforderlich. Bei der neuen Naubrücke muss das Niveau der Strasse an das Hochwasserschutzprojekt HQ100 angeglichen werden.

Auf der Nordseite fällt das bestehende Gelände von der Baselstrasse kommend zur Birs hin ab. Durch den neuen Hochwasserschutzdamm und die Brücke entsteht hier ein Höhenunterschied von ca. 4 m.

Projektbeschreibung neue Naubrücke

Für den neuen Standort unterhalb der Eishalle wurden verschiedene Varianten erarbeitet. Als beste Variante wurde die Bogenlösung ermittelt. Durch die neue Linienführung der Naustrasse liegt der neue Standort der Brücke in einem gekrümmten Streckenabschnitt mit einem Radius von 75 m. Auf der nördlichen Seite der Birs («Norimatt») geht die Kurve direkt in eine Gerade über. Die Spannweite der neuen Brücke wird dadurch bestimmt, dass sie einerseits ohne Zwischenabstützung in der Birs ausgeführt werden muss und andererseits keine Widerlagerkonstruktionen ins Durchflussprofil der Birs ragen dürfen.

Die Geometrie wird durch den Fahrbahnquerschnitt und die damit erforderliche Brückenbreite sowie den bei einem Quergefälle von 5% notwendigen Überhöhungen der Fahrbahn bestimmt. Gemäss Strassenprojekt sind zwei Fahrstreifen vorgesehen, die im Bereich der Brücke eine Breite von je 3,0 Meter aufweisen. Zusätzlich sind beidseitig 1,80 Meter breite Radstreifen und ein einseitiges 2,0 Meter breites Trottoir geplant.

Entlang der Eishalle am Südufer der Birs ist an der Rückseite des Damms ein Velo- und Fussgängerweg geplant. Die Unterführung unter dem Strassendamm fällt in den Bereich des Widerlagers. Es soll ein Lichtraumprofil von 4,0 Meter Breite und 3,0 Meter Höhe eingehalten werden.

Die neue Brücke wird als reine Stahllösung erstellt. Sie besteht aus einem auf der Kurveninnenseite in geneigter Ebene angeordneten Bogen, der an beiden Enden und seitlich über acht Seilhänger mit dem geschlossenen Fahrbahnkastenträger verbunden ist. Mit dem Entwurf der Brücke wurde der Sieger des Projektwettbewerbes für die Brücke am bestehenden Standort beauftragt.



Abbildung 6: Übersicht Brücke (Quelle: Visualisierung Lüchinger+Meyer / ea)

In der Brückenmitte erhebt sich der Bogen 11 m über die Fahrbahn und weist einen geschlossenen, kastenförmigen Querschnitt auf. Der Bogen, bestehend aus einem Kasten von ca. 150 x 50 cm ist, um 15° geneigt.

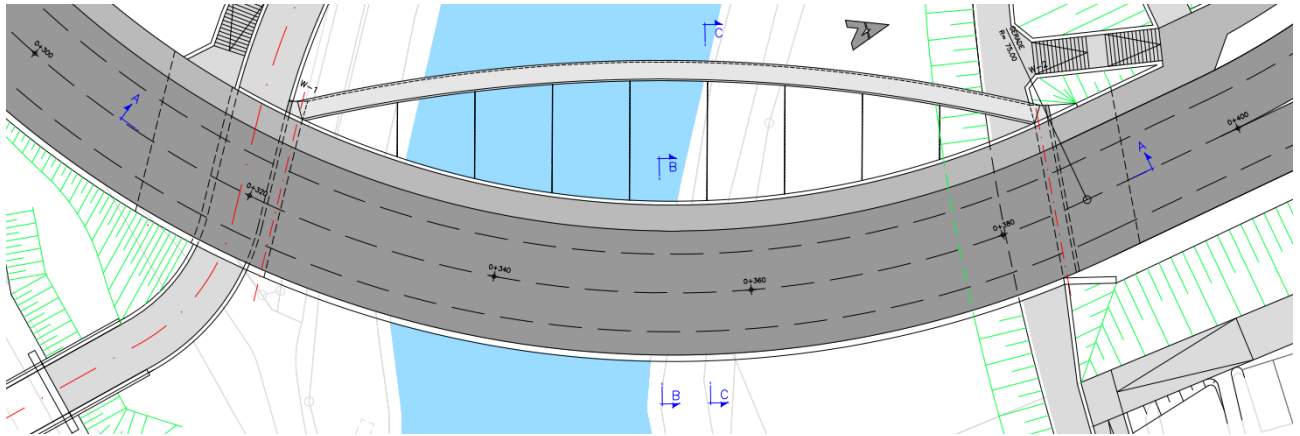


Abbildung 7: Draufsicht Brücke (Quelle: Draufsicht Lüchinger+Meyer / ea)

Bauwerke SBB - Unterführung Schliffweg

Die Unterführung Schliffweg befindet sich nordöstlich vom Bahnhof und verbindet die Ortsteile von Laufen untereinander. Die Perrons enden ca. 50 Meter vor der Unterführung. Auf der Unterführung befinden sich 2 Bahngleise. Die Gleise liegen konisch zueinander und gehen nach dem Bauwerk in einer Weiche in die eingleisige Strecke in Richtung Basel über.

Die massive Unterführung stammt aus dem 19. Jahrhundert und wurde mittels einer Flachgründung errichtet. Sämtliche Mauern sind als Schwergewichtsmauern ausgebildet.

Gemäss Archivunterlagen hat der Gewölbebogen eine Dicke zwischen 0,55 Meter und 0,70 Meter. Der Bogen lagert auf 1,80 Meter dicken Widerlagerwänden. Die lichte Spannweite betrug 5,0 Meter. Im Jahr 1984 erfolgte eine Instandsetzung des Bauwerkes. Hierbei wurde eine Spritzbetonschale im Innengewölbe und an den Widerlagerwänden angebracht. Die lichte Weite reduzierte sich auf 4,84 Meter. Zwischen der Spritzbetonschale und dem Bestandsmauerwerk ist eine flächige Drainage angeordnet. Die Entwässerung erfolgt über Grundrohre am Fuss der Widerlager unterhalb der Fahrbahnfläche. Die Rohre sind ans Abwassernetz angeschlossen.

Die Unterführung Schliffstrasse ist im «Inventar der schützenswerten Bauten und Anlagen der SBB» (ISBA) aufgeführt. Sie ist entlang der Linie Basel – Delémont eine der wenigen, authentisch überlieferten Bauten aus der nationalen «Ehre dem Stein»-Bauphase und hat einen besonderen Zeugniswert. Aus diesem Grund wurden verschiedene Erhaltungsziele definiert. So sind die Denkmalwerte, die sich aus den Objekt- und Situationsqualitäten, den historischen Werten und der materiellen Überlieferung ergeben, zu erhalten. Aus den Denkmalwerten abgeleitete Erhaltungsziele sind mit der Fachstelle der SBB zu konkretisieren. Dabei sind die Schutzwürdigkeit, die Schutzfähigkeit, das denkmalpflegerische Veränderungspotential und die denkmalpflegerischen Ziele zu definieren. Diese Abstimmung und eine Interessenabwägung wird mit der Denkmalpflege der SBB, der Denkmalpflege des Kantons sowie den weiteren Projektbeteiligten in der kommenden Projektphase, dem Bauprojekt, vorgenommen. In der für die LRV vorliegenden Planung wird von einem Neubau des Bauwerks ausgegangen.

Bedingt durch die Verlegung der Naustrasse und der Absenkung des Anschlussbereiches an den Schliffweg ist vorgesehen, die bestehende Unterführung zu ersetzen. Geplant ist eine rund 15 Meter lange und 11 Meter breite Bahnunterführung.

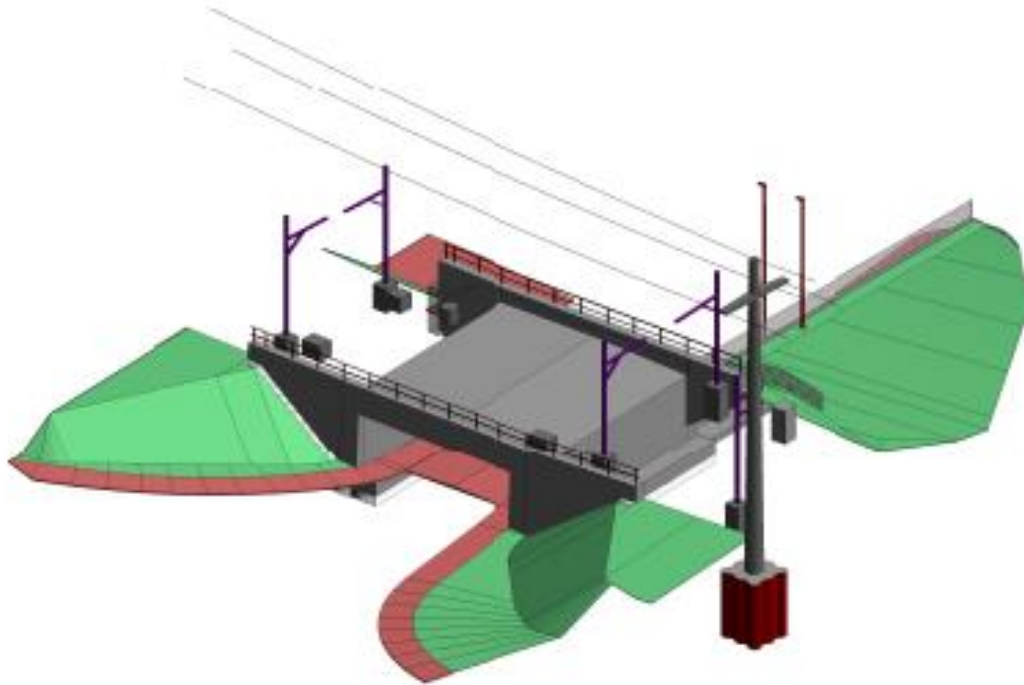


Abbildung 8: UNF Schliffweg Ansicht von Norden (Quelle: UNFSchliffweg SSF Ingenieure)

Das neue Bauwerk ist in Stahlbetonbauweise mit einer Flachgründung geplant. Der Trasseequerschnitt für den Schotteroberbau wird als Wanne ausgebildet. Der verfügbare Platz am Standort ist sehr begrenzt. Neben den Hochbauten der Umgebung wird der unterirdische Bauraum von mehreren Leitungen durchzogen, die im Kreuzungsbereich auffächern und abzweigen.

Für die Realisierung wurden verschiedene Ausführungsvarianten angedacht: Mit und ohne Hilfsbrücken, Vorfabrikation oder Ortbeton. Die Herstellung auf bestehendem Strassenniveau geht technisch nicht. Favorisiert wird eine Vorfertigung in seitlicher Lage bahnlinks. Unter Berücksichtigung der Werkleitungen im Strassenbereich wird die Herstellung des Bauwerkes auf Höhe des bestehenden Strassenniveaus auf einer horizontalen Ausgleichsschicht vorgeschlagen.

Die Maststandorte der Fahrstromanlage werden mit Verbauten senkrecht zum Gleis gesichert. Gegebenenfalls ist ein temporärer Rückbau der Fahrleitung, Tragseil und Masten im Bereich einer frei geböschten Baugrube effizienter als die Sicherung der Maststandorte mit Verbauten.

Die Unterführung befindet sich zum jetzigen Zeitpunkt im Eigentum der SBB. Der Kanton finanziert aus dem Projekt heraus nur den Umbau.

Unterführung Eishalle

Mit Schreiben vom 7. Dezember 2021 hat die Stadt Laufen den Kanton informiert, dass im kommunalen Richt- bzw. Strassennetzplan eine Fussgänger- und Veloquerung zwischen Schwimmbad und Fussballplatz mittels Durchstich unter dem SBB-Bahndamm vorgesehen ist. Mit einer solchen zusätzlichen Verbindung könnte das Fuss- und Velonetz optimiert und die vorhandenen Parkplätze beim Schwimmbad im Winter für Nutzerinnen und Nutzer der Eissporthalle besser angeschlossen werden. Auf Höhe der Eissporthalle bzw. auf Höhe des

Freibads wird daher eine neue Unterführung für den Fussverkehr mit der Signalisation «Velos gestattet» vorgesehen.

Die neue Wegeverbindung würde die Vernetzung der Schulstandorte und Freizeiteinrichtung deutlich verbessern und die Sicherheit der Benutzenden – ohne Konfliktpunkte mit der verlegten Naustrasse – gegenüber vorhandenen Routen steigern.

Im Bereich der neuen Unterführung befindet sich die Bahnstrecke in Dammlage ca. 2 bis 3 m über dem Gelände. Die Strecke ist in dem Bereich eingleisig und elektrifiziert. Am Baustandort befindet sich der Oberleitungsmast Nummer 5 und der Maststandort Nummer UL258-001 der Transportleitung. Bahnlinks verläuft ein Kabelkanal.

Die Lage der Unterführung ist von folgenden Randbedingungen beeinflusst:

- Trassierung der neuen Naustrasse
- Standort und Ausbildung der neuen Strassenbrücke über die Birs
- Hochwasserschutzanlagen der Birs
- Wegeföhrung entlang der Eissporthalle
- Wegeföhrung zwischen Freibad und Fussballfeld
- Infrastruktur der Bahnanlage; insbesondere Lage der Oberleitungsmasten und Masten der Transportleitung
- Trassierungsvorgaben für Fussverkehrsanlagen

Die Grundabmessungen der Velounterführung betragen 4 m in der lichten Weite und 3 m in der lichten Höhe. Die zugeordnete Bauwerkslänge misst 25,40 m.

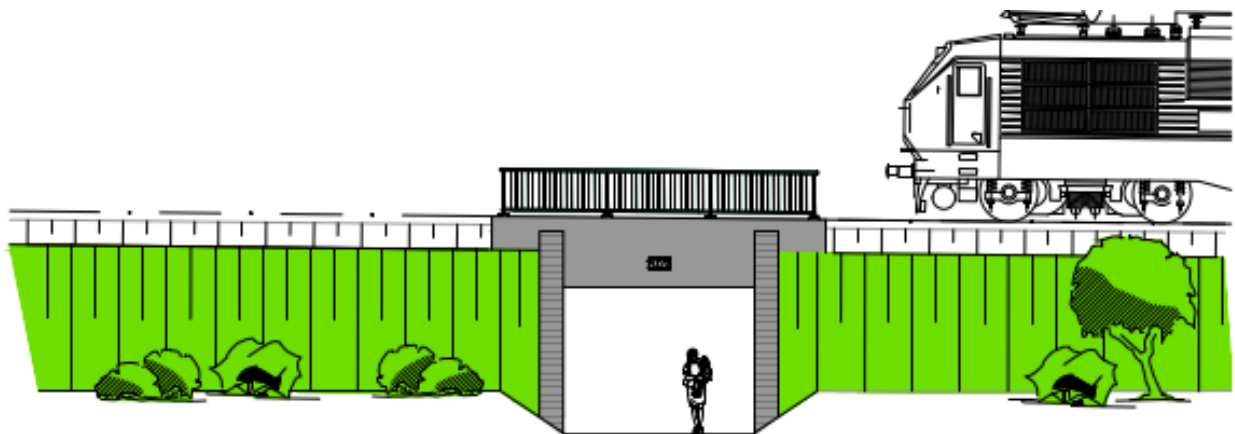


Abbildung 9: Querschnitt Uef Freibad (Quelle: Querschnitt Uef Eishalle SSF Ingenieure AG)

Die Herstellung der Unterführung ist mit Fertigteilen konzipiert. Es ist eine Kombination mit Kranmontage und Vershub geplant. Mit dem Vershub der Fertigteilelemente in Endlage sind bauzeitliche Veränderungen an der Oberleitung und der Transportleitung nicht erforderlich.

Stützwand zwischen Schliffweg und Unterführung Eishalle

Zwischen der SBB-Unterführung «Schliffweg» und der geplanten Unterführung Eishalle entsteht durch die neue Trassenführung eine Engstelle. Um die Trasse mit einem für alle Beteiligten optimalen Querschnitt durchführen zu können, muss die Strasse zum SBB-Damm hingedrückt werden. Dadurch schneidet sie diesen ein. Es ist deshalb erforderlich, den Damm durch eine Stützwand abzufangen.

Parkplatzkonzept entwickeln. In den derzeitigen Überlegungen der Stadt Laufen soll der Mehrzweckplatz teilweise als Parkfläche dienen.

Da die neue Naustrasse höher zu liegen kommt als die bisherige Zufahrtstrasse, können der Vorplatz und der Eingangsbereich praktisch niveaufrei neugestaltet werden. Die Stadt wünscht, dass die Vorbereiche der Eishalle frei von MIV bleiben. Der zukünftige Umschlag soll auf dem danebenliegenden Mehrzweckplatz stattfinden. Dank diesem Entscheid werden zukünftig Begegnungen zwischen Fussgängerinnen und Fussgängern auf dem Weg zur Eishalle und dem regulären MIV vermieden. Dies verbessert massgeblich die Sicherheit auf dem Vorplatz.

Die Zufahrt zu den Lagerflächen im Untergeschoss ist weiterhin gewährleistet. Auch die Anliefermöglichkeit über die Ostseite der Eishalle bleibt erhalten. Weiter wird eine Stellfläche für ein kleines Lieferfahrzeug östlich der Eishalle geschaffen. Die Markierung von temporären Parkfeldern oder Abstellflächen wird im Bauprojekt geprüft und gegebenenfalls näher definiert. Ebenso wird der barrierefreie Zugang zu Schiessanlage, Eishalle und Kletterturm detailliert geplant.

Durch den Bau des Hochwasserschutzdamms wird der bestehende Fussweg zwischen Birs und Eishalle um ca. 1,5 Meter angehoben. Um den Weg möglichst breit zu gestalten, wird vorgeschlagen, das Niveau des Hochwasserschutzdamms bis an die Fassade der Eishalle anzuheben. Dies hat zur Folge, dass die Lüftungsöffnungen im Untergeschoss zulasten des Projektes umgebaut werden müssen.

Eine erste Beurteilung der Lärmbelastung hat gezeigt, dass Lärmschutzmassnahmen an der östlichen Giebelfassade erforderlich sind. Diese werden in den nächsten Projektphasen geprüft und umgesetzt.



Abbildung 11: Visualisierung verlegte Naustrasse / Vorplatz Eishalle (Quelle: Anex & Roth Visuelle Gestaltung)

Neubau Kletterturm

Die geplante Linienführung der Naustrasse führt zu einem Konflikt mit dem bestehenden Kletterturm; er muss abgebrochen werden. Ein möglicher Alternativstandort steht westlich der Eishalle zur Verfügung. Den genauen, definitiven Standort des Kletterturms gilt es mit den betroffenen Stakeholdern im Rahmen des Bauprojektes zu eruieren.

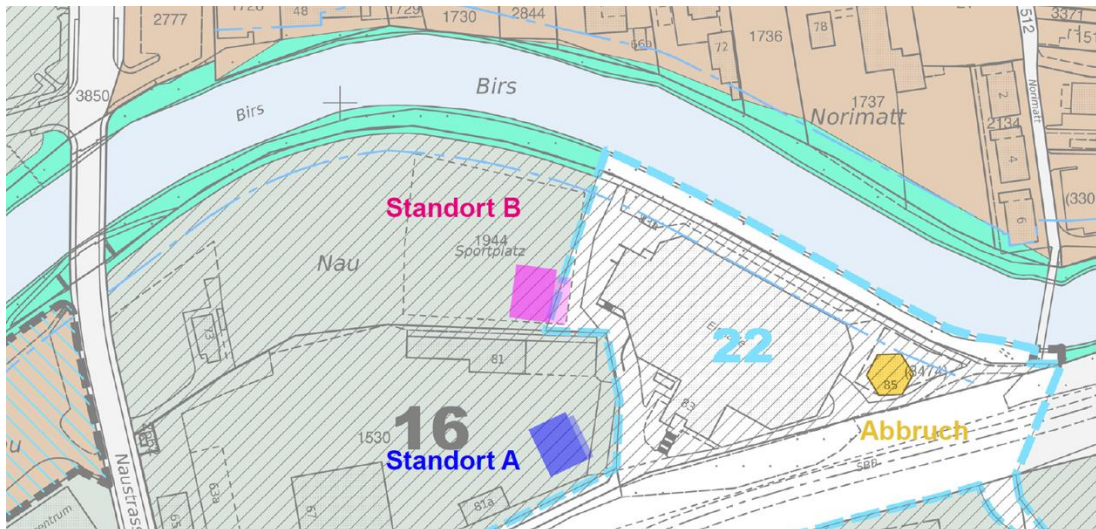


Abbildung 12: Mögliche Standorte des neuen Kletterturmes (Quelle: Gestaltung atelier 231)

Der neue Kletterturm soll den bestehenden Bau vollumfänglich ersetzen und betriebliche Vorteile und Synergien mit der Eishalle nutzen, namentlich bei Wärmeversorgung, Mitbenutzung Parking, Garderoben, Unterhaltsräume usw. Der Bau soll sich als Solitär in die neu entstehende Parklandschaft einfügen und zur Landmarke für den Birsark und die Stadt Laufen werden. Untersucht wird ein Betonbau mit einer Gesamthöhe von ca. 22 m. Geeignete Fassadenflächen können für die Gewinnung von Solarenergie genutzt werden. Erwogen wird auch die Integration einer Aussichtsplattform für die Öffentlichkeit.

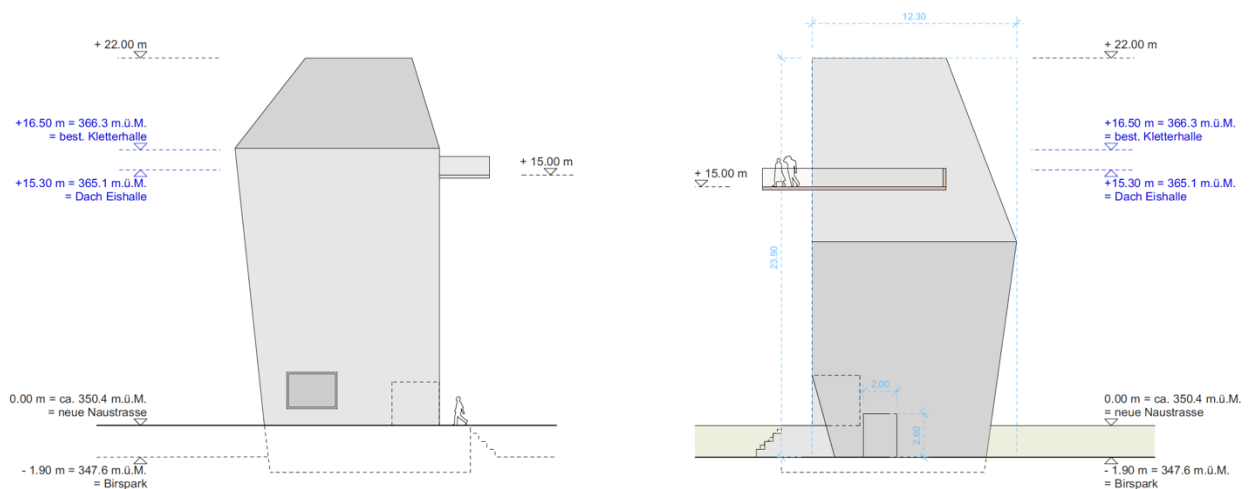


Abbildung 13: Neuer Kletterturm, Ansichten (Quelle: Gestaltungsvariante Kletterturm atelier 231).

Der Kanton finanziert aus dem Projekt heraus nur Abbruch und Neubau. Das Bauwerk geht nicht in das Eigentum des Kantons über, sondern verbleibt im Eigentum des SAC.

Entwässerung

Wegen Platzmangels und aufgrund der Örtlichkeit ist es nicht möglich, innerhalb des Bebauungsgebiets eine oberflächliche Strassenwasserbehandlungsanlage anzulegen. Aus diesem Grund ist für die verlegte Naustrasse im Abschnitt Schliffweg bis Hochpunkt Norimattbrücke im Bereich der Eishalle eine Einleitung in den Vorfluter vorzusehen. Der Abschnitt Baselstrasse bis neue Norimattbrücke soll an das städtische Kanalisationsnetz angeschlossen werden.

Verlegung Abwasserleitung

Die beiden Aufweitungen Nau und Norimatt aus dem Hochwasserschutzprojekt erfordern grossflächige Anpassungen an den Werkleitungen, an der kantonalen Naubrücke und dem kommunalen Norimattsteg. Im Bauprojekt wurden die erforderlichen Massnahmen unter Annahme der heutigen Lage der Naubrücke berücksichtigt. Diese Werkleitungsmassnahmen wurden nun zusammen mit dem Hochwasserschutz ausgeschrieben.

Das Strassenbauprojekt hat weitere Auswirkungen auf die Werkleitungen. Vor allem im Bereich der heutigen Kreuzung Naustrasse – Birsark – Schliffweg kommt die Strasse aufgrund der Vergrösserung der Unterführung Schliffweg deutlich tiefer zu liegen. Die Werkleitungen in diesem Bereich müssen an die neue Höhenlage der Strasse angepasst werden. Die neue SBB-Unterführung bei der Eishalle kommt teilweise bis zu 2,0 Meter tiefer zu liegen. Auch das wirkt sich auf die in diesem Abschnitt vorhandenen Werkleitungen aus.

Folgende Massnahmen der Kanäle und Sonderbauwerke des ARA-Zweckverbands sind vorgesehen:

- Neubau des Sonderbauwerks ausserhalb des Strassenperimeters. Das heutige Bauwerk wird durch die Tieferlegung der Strasse freigelegt.
- Neubau des Schmutzwasserkanals ab dem Sonderbauwerk bis zum Einlaufschacht des Dükers (KS 608).
- Neubau des Entlastungskanals ab dem Sonderbauwerk bis zur Einleitung in die Birs etwa beim heutigen Norimattsteg.

Die Verlegung der Kanäle in den Bereich der neuen Naustrasse bringt Einsparungen bei der Kanallänge und hat den Vorteil, dass im Bereich des südlichen Brückenwiderlagers kein Kanal mehr verlegt werden muss. Die Kanäle liegen ausserhalb der Gewässerbaulinie und nicht im Bereich von Hochwasserschutzdämmen, was bei allfälligen zukünftigen baulichen Massnahmen nicht sinnvoll wäre. Die Kontrollschächte liegen nun besser zugänglich in der Nähe der neuen Naustrasse.

Öffentlicher Verkehr

Das Projekt beeinflusst die Linienführung des öffentlichen Verkehrs nicht. Lediglich die Bushaltestelle «Ricola» in der Baslerstrasse wird leicht verschoben und an die neue Situation angepasst.

Landerwerb

Die für die Verlegung der Naubrücke bzw. Naustrasse erforderliche Landparzelle im Areal Spilag wurde im Rahmen des Hochwasserschutzprojekts durch den Kanton erworben. Es ist weiterer Landerwerb von Gemeinde-, SBB- und Privatparzellen notwendig.

Überprüfung der Rahmenbedingungen und des Zielsystems

Generell können alle Rahmenbedingungen gemäss Kapitel 2.2 eingehalten werden. Somit sind auch für alle Verkehrsteilnehmenden ähnliche oder verbesserte Bedingungen im Vergleich zu heute vorzufinden.

Die Bestvariante wurde nach dem in Kapitel 2.3.1 beschriebenen Zielsystem wie folgt reflektiert:

Anspruchsgruppe	Zielkriterien	Bewer- tung
Gestaltung / Städtebau	Gestaltung eines für Fortbewegung und Aufenthalt attraktiven Strassenraums	++
	Abschnittsweise auf die Funktionen und Umfeldnutzungen (letztere gemäss Masterplan aus Testplanung) abgestimmte Gestaltung	++
	Durch eine kompakte Anordnung der Verkehrsinfrastrukturen möglichst zusammenhängende, gut erschlossene Flächen mit hohem Nutzungspotenzial, Restflächen vermeiden.	++
	Klare Adressierung von bestehenden und zukünftigen Nutzungen, Entwicklungs- und Verdichtungsgebiete	+
Funktionalität / Verkehr	Sicherstellen der Funktion der Naustrasse als kantonale Hauptverkehrsstrasse gemäss Strassengesetz	+
	Sicherstellen der Funktion der Naustrasse als Teil der (kommunalen) Fuss- und Velowegnetze	++
	Zweckmässige und attraktive Zugänge zu den vorgesehenen Nutzungen (inklusive Anlieferungen)	++
	Hohe Verkehrssicherheit	++
	Anzustrebende Verkehrsqualitäten: - MIV: Verkehrsqualität Stufe D für die Hauptbeziehungen	+
Wirtschaftlichkeit / Umsetzbarkeit	Investitionskosten in einem optimalen Verhältnis zum Nutzen	=
	Unterhalts- und Betriebskosten stehen in einem optimalen Verhältnis zum Nutzen	=
	Hohe Akzeptanz der Anlage bei den verschiedenen Anspruchsgruppen	+
	Abhängigkeiten von Drittplanungen/ -projekten minimiert	+

Abstufung Bewertung: [-- / - / = (gleich gut wie Ist-Zustand) / + / ++]
Referenzzustand: Ist-Zustand

2.3.3. Mitwirkung

Gestützt auf § 7 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) vom 8. Januar 1998 hat der Kanton Basel-Landschaft das öffentliche Mitwirkungsverfahren zur Verlegung der Naubrücke durchgeführt. Das gesamte Dossier wurde vom 24. November 2023 bis zum 15. Januar 2024 zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt: Die Bevölkerung konnte zum Entwurf Stellung nehmen, Einwände erheben und Vorschläge einreichen, die bei der weiteren Planung berücksichtigt werden, sofern sie sich als sachdienlich erweisen.

Das Mitwirkungsverfahren dient dazu, bereits in einer frühen Planungsphase allfällige Problem-
punkte zu erkennen. Das Dossier wurde während der Mitwirkung im Infocenter Hochwasserschutz
der Bauverwaltung der Stadt Laufen und beim Tiefbauamt in Liestal während den ordentlichen

Öffnungszeiten ausgelegt. Gleichzeitig war es online auf der Homepage des Kantons Basel-Landschaft aufgeschaltet. Während der öffentlichen Mitwirkung wurden zwölf Mitwirkungseingaben und eine Petition beim Kanton Basel-Landschaft, Bau- und Umweltschutzdirektion, Tiefbauamt eingereicht.

Zu den folgenden Themen wurden Eingaben gemacht:

- Naherholungsgebiet/Birspark
- Wegeführung, Sicherheit und Gestaltung sowie zu den Kosten der neuen Kantonsstrasse und der neuen Brücke
- Wegeführung Fuss- und Veloverkehr
- Sicherheit Fussgänger und der Querungsstellen
- Umgebungsgestaltung bei der Eishalle
- Eingangsbereich Eishalle
- Zufahrten und Zugänge zur Eishalle
- Parkplatzsituation
- Immissionen, insbesondere Lärm
- Stadtentwicklung

Die Eingaben, die Erläuterung und der Umgang mit den Anliegen wurden in einem [Mitwirkungsbericht](#) dargestellt.

In den Eingaben sind die unterschiedlichen Meinungen und Stimmungsbilder zum Projekt zu erkennen. Die angebrachten Punkte aus den Schreiben der Mitwirkenden sind wertvoll und werden in der weiteren Projektbearbeitung beachtet und soweit möglich berücksichtigt.

2.3.4. Termine

- | | |
|---|---------------|
| • Erarbeitung Bauprojekt | 2025/2026 |
| • Plangenehmigungsverfahren | 2026 |
| • Ausführungsprojekt und Submission | 2026/27 |
| • Ausführung Trasse / Brücke / Bauwerke SBB | ab Mitte 2027 |

2.4. Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung

LFP 4 – MOBILITÄT

Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum, Freizeit- und Konsumverhalten sowie die eher monofunktionale Organisation des Raums sind wichtige Treiber der Mobilität. Der grösste Treiber dieser ungebrochenen Verkehrsentwicklung ist das Wachstum der Bevölkerung.

Um die zunehmende Mobilität langfristig zu bewältigen, braucht es ein leistungsfähiges Verkehrsnetz mit qualitativ überzeugenden Schienen- und Strasseninfrastrukturen. Neben einer effizienten Verteilung der unterschiedlichen Nutzungen im Raum soll auch das Gesamtverkehrssystem helfen, das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden zu fördern und die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren. Der Gedanke der Grundversorgung ist nach wie vor zentral. Dennoch werden die Mobilitätsteilnehmenden künftig um eine höhere Beteiligung an den von ihnen verursachten Kosten nicht herumkommen.

Der Kanton Basel-Landschaft ist ein attraktiver Wohnkanton. Die gute Erreichbarkeit ist für ihn von grundlegender Bedeutung. Er investiert deshalb gezielt und unter Berücksichtigung der

Entwicklung von Siedlungs- und Arbeitsplatzgebieten in Schlüsselverkehrsinfrastrukturen und sichert so die gute Erreichbarkeit von Wohn- und Wirtschaftsschwerpunkten.

2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

- Strassengesetz 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 01.06.2023)
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27. Februar 1991 (SGS 780, USG BL, Stand 01.01.2023)
- Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984 (SGS 100, Stand 01.08.2022) insbesondere der § 31 Absatz 1 Buchstabe a und b

2.6. Finanzielle Auswirkungen

Die Gesamtkosten für eine Verlegung der Naubrücke werden auf rund 46,80 Mio. Franken inkl. MwSt. geschätzt (Preisbasis April 2023, Genauigkeit +/- 10%). Diese Kosten teilen sich auf folgende Objekte wie folgt auf:

Objekte	Betrag
Neubau Strasse, Neubau Naubrücke, Schliffwegunterführung SBB, Stützmauer SBB-Damm, Anpassungen an Eishalle, Abriss und Neubau Kletterturm	28'700'000.00
Brücke Amthaussteg	2'800'000.00
SBB Unterführung Fuss- und Veloweg an Eishalle	1'500'000.00
Umbau / Verlegung Abwasserleitung	1'900'000.00
ZW Summe Bauwerkskosten	34'900'000.00
Honorare	7'000'000.00
ZW Summe Erstellungskosten	41'900'000.00
MwSt. 8,1%	3'400'000.00
Summe Anlagekosten	45'300'000.00
Landerwerb (Private, Stadt Laufen, SBB)	1'500'000.00
Gesamtkosten inkl. MwSt.	46'800'000.00

Die Kosten für Projektierung und Realisierung des Neubaus der Naubrücke am heutigen Standort inklusive Abbruch der alten Brücke wurde durch das Projekt Hochwasserschutz Birs mit der Ausgabenbewilligung [LRV 2021/368](#) in der Höhe von 10,485 Mio. Franken inklusive MwSt. bewilligt. Die Subventionen des Bundes für den Anteil der Brücke im Hochwasserschutzprojekt werden dem Hochwasserschutzprojekt gutgeschrieben.

Für die Erarbeitung des Vorprojekts wurde mit dem RRB 2022-1108 eine Ausgabenbewilligung über 950'000 Franken inkl. MwSt. bewilligt.

Aufgrund der Dringlichkeit zur fristgerechten Beantragung der Sperrpause durch die SBB wurde die Projektierung der SIA-Phase 32 bis 41 für die SBB-Bauwerke vorgezogen. Mit dem RRB 2024-944 wurde die dazu notwendige Ausgabenbewilligung über 990'000 Franken inkl. MwSt. bewilligt. Die Realisierung ist wiederum Bestandteil der vorliegenden Ausgabenbewilligung.

In der vorliegenden Ausgabenbewilligung werden für die Projektierung und Realisierung 34'375'000.00 Franken beantragt.

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.:	701330 / 701936
Verbuchung		Erfolgsrechnung	X	Investitionsrechnung		
Gesamtausgabe			46'800'000			
Bereits bewilligt LRV 2021/368, anteilig			10'485'000			
Bereits bewilligt RRB 2022-1108			950'000			
Bereits bewilligt RRB 2022-944			990'000			
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)			34'375'000			

Lohn- und Materialpreisänderungen (Teuerung) gegenüber der Preisbasis Baupreisindex Nordwestschweiz, Tiefbau, vom April 2023, Indexstand: 115,5 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 34'375'000 Franken. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenauigkeit von $\pm 10\%$. Dies bedeutet, dass die tatsächlich anfallenden Kosten für den oben genannten Ausgabebetrag nach heutigem Kenntnisstand zwischen CHF 30'937'500 Franken (90 %) und 37'812'500 Franken (110 %) liegen werden.

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenauigkeit von $\pm 10\%$ hat weiter zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von 3'437'500 Franken (10 % von 34'375'000 Franken) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Investitionsrechnung

☒ Ja

☒ Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Total
	IA 701330			2'000'000	5'375'000	10'000'000	8'000'000	5'000'000	1'500'000	31'875'000
	IA 701936			1'000'000	1'000'000	500'000	0	0	0	2'500'000
A	Investitionsausgaben		5	3'000'000	6'375'000	10'500'000	8'000'000	5'000'000	1'500'000	34'375'000
E	Beiträge Dritter*		6	0	2'000'000	3'000'000	796'000	0	0	5'796'000
	Nettoausgabe			3'000'000	4'375'000	7'500'000	7'204'000	5'000'000	1'500'000	28'579'000

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

Erfolgsrechnung

☐ Ja

☒ Nein

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

Im Investitionsprogramm 2025–2034 und AFP 2025–2028 sind die entsprechenden Beträge vollumfänglich eingestellt: Für den IA 701330 sind im Jahr 2026 7 Mio. Franken statt nur die erforderlichen 5,375 Mio. Franken und für den IA 701936 sind im Jahr 2026 3 Mio. Franken statt nur die erforderlichen 1 Mio. Franken eingestellt. In allen anderen Jahren stimmen die eingestellten Summen mit den erforderlichen Summen überein. Mit dem Investitionsprogramm 2026–2035 werden die entsprechenden Zahlen angepasst bzw. reduziert.

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

☒ Ja

☐ Nein

Es wird mit einer Kostenbeteiligung des Bundes gerechnet. Der Bund beteiligt sich voraussichtlich an der Finanzierung des Projekts ohne das Brückenbauwerk im Rahmen des Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation (Massnahme 4M4) mit 40 % der anrechenbaren Kosten, maximal jedoch 5'796'000 Franken (exkl. MwSt.; Preisstand 2020).

Die Objekte Amthaussteg und Unterführung Eishalle werden im Agglomerationsprogramm Basel, 5. Generation angemeldet (Eingabe an den Bund im Juni 2025).

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

☒ Ja

☐ Nein

Zusammenfassung Folgekosten in CHF				PC	Kt	12/2030	2031	2032	2033	2034
A	1	Nettoinvestitionen				28'579'000				
A	2	zusätzliche Betriebskosten (inkl. Personalkosten)	2301	31/30			0	0	0	0
A		zusätzliche Unterhaltskosten	2301	31			150'000	150'000	150'000	150'000
A		Abschreibungen	2301	33			676'975	676'975	676'975	676'975
A		kalkulatorische Zinskosten 4%	2102	34			571'580	571'580	571'580	571'580
A		Folgekosten brutto					1'398'555	1'398'555	1'398'555	1'398'555
E	3	Folgeeertrag brutto	2301	42/43			0	0	0	0
A	2-3	Folgekosten netto					1'398'555	1'398'555	1'398'555	1'398'555
A	4	Rückbaukosten (soweit voraussehbar)	ca. [Jahr]							
	5	Zusätzliche Stellen in FTE				0.0	0.0	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):

ca. 20 % Projektleiterstelle

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

☒ Ja

☐ Nein

s. Kapitel 2.4

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

Chancen	Gefahren
Bessere Lage der Birsquerungen dank neuen Möglichkeiten in der Fuss- und Veloverkehrsführung	Widerstand div. Stakeholdergruppen (Anwohner Norimatt, Nutzer Eissporthalle etc.)
Behebung der Engstelle an der SBB Unterführung Schliffweg	Wenn das Projekt «Verlegung Naubrücke» nicht gebaut wird, sind die Vorleistungen zur Vorprojektplanung obsolet
Schaffung eines auf die Bedürfnisse der Stadt Laufen zugeschnittenen, optimierten Fuss- und Velonetzes	Mehrkosten bei SBB-Bauwerken (allfällige Umplanungen infolge erhöhter Anforderungen durch den Denkmalschutz, Änderungen bei den Sperrpausen und daraus folgende Auswirkungen auf die Bautechnologie)
Geringere Auswirkungen auf den Betrieb der SBB (Verkürzung Sperrbedarf) durch logistische Optimierung aller Bauwerke untereinander	Baugrundverschmutzung von SBB-Damm und Birspark
	Erhöhung des Einheitspreises beim Landerwerb
	Erhöhung der Anzahl der zu entschädigenden Parkplätze

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

Gemäss aktuellem Projektterminprogramm ist die Realisierung sämtlicher Kunstbauten ab 2028 vorgesehen. Der gesamte Strassenzug kann voraussichtlich 2030 in Betrieb genommen werden.

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

Basierend auf den getroffenen Annahmen führen die Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen zu folgenden Schlussfolgerungen:

Unbestritten ist, dass im Zusammenhang mit dem kantonalen Hochwasserschutzprojekt Laufen die Naubrücke ersetzt werden muss. Bei einer Verlegung der Brücke entsteht ein verkehrlicher Nutzen durch die Bündelung der Verkehrsinfrastrukturen am Siedlungsrand und der Schaffung eines zusammenhängenden Freiraums in unmittelbarer Zentrumsnähe. Dieser neue zusammenhängende Raum im Umfeld der aufgehobenen Naustrasse weist auch langfristig ein hohes Entwicklungspotential auf. Die Verlegung weist ausserdem eine bessere Aufwärtskompatibilität mit einer allfälligen Zentrumsentlastung und Realisierung der Spange Nau auf. Die begleitenden Massnahmen Stützwand und SBB-Unterführung «Schliffweg» an der Bahnlinie sind notwendige

Bestandteile dieser Realisierung. Die Fuss- und Velounterführung ist für das Langsamverkehrswegnetz der Stadt Laufen von grosser Bedeutung.

Risikobeurteilung:

Das grösste Risiko für das Projekt «Verlegung Naubücke» geht vom Widerstand durch die dann «neuen» Anwohnerinnen und Anwohner im Gebiet Norimatt aus und von einer potentiell negativen Haltung verschiedener Nutzergruppen der Eissporthalle. Zur Minimierung dieses Risikos wurden sämtliche direkt betroffenen Stakeholdergruppen frühzeitig (noch vor der öffentlichen Medienmitteilung) über das Vorhaben informiert und in einen kontinuierlichen Dialogprozess eingebunden. Die Stadt Laufen hat sich explizit für die Weiterverfolgung einer Verlegung der Naubücke an den neuen Standort ausgesprochen und ist ebenfalls in den Dialogprozess eingebunden.

Gesamtbeurteilung:

Die Realisierung des Projekts «Verlegung Naubücke» erfolgt aufgrund des zwingend notwendigen Ersatzes im Zuge des kantonalen Hochwasserschutzprojekts Laufen sowie der Überzeugung der Stadt Laufen, dass mit der Verlegung an den neuen Standort ein grosser Mehrwert für die Bevölkerung geschaffen werden kann.

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 ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e und e^{bis} Geschäftsordnung Landrat](#))

Die Vorlage umfasst keine bezüglich § 4 KMU-Entlastungsgesetz relevanten finanziellen, volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen, ökologischen und wesentlichen regionalen Auswirkungen auf die KMU oder Gemeinden.

2.9. Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens

Die Stellungnahme der **Stadt Laufen** lautet wie folgt:

«Wir können Ihnen – einmal mehr – bestätigen, dass der gesamte Stadtrat geschlossen hinter dem Projekt «Verlegung Naubücke» steht und dieses im Rahmen seiner Möglichkeiten sehr gerne unterstützt. Mehr denn je sind wir überzeugt, dass die Verlegung der Naubücke das Gebiet «Schlachthaus – Birspark» nachhaltig vom Verkehr entlastet und dadurch ein neues Naherholungsgebiet mit einem grossen Mehrwert für die Bevölkerung geschaffen wird.»

Die Stellungnahme der **SBB** lautet wie folgt:

«Die SBB ist mit der Landratsvorlage grundsätzlich einverstanden. Der Projektstand entspricht grundsätzlich der Voranfrage vom 30.09.2021, zu welchem wir am 05.11.2021 bereits grundsätzlich zugestimmt haben. »

Die detaillierten Rückmeldungen der SBB AG wurden in die Vorlage resp. in die weitere Projektierung aufgenommen.

Die Stellungnahme des **Bundesamtes für Strassen ASTRA** lautet wie folgt:

«Seitens ASTRA besteht kein Vorbehalt gegenüber der vorliegenden Landratsvorlage zur Finanzierung der Projektierung und Realisierung. Die im Rahmen des Vorprojektes geäusserten Rahmenbedingungen haben keinen direkten Einfluss auf die zu genehmigende Finanzierung. »

Die Rückmeldungen des ASTRA zum Vorprojekt wurden in der Vorlage resp. in die weitere Planung aufgenommen.

Die Stellungnahme der **PostAuto AG** lautet wie folgt:

«PostAuto ist im regulären Linienverkehr von der Verlegung der Naubrücke im Grundsatz nicht betroffen. Aus unserer Sicht gibt es durch die Verschiebung der Brücke positive Auswirkungen im Ersatzverkehr. Mit dem Bau des Kreisels wäre ein Einfädeln einfacher als bei der heutigen Verkehrssituation am alten Standort ohne Kiesel. »

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Das Generelle Projekt der Verlegung der Naubrücke in der Stadt Laufen wird beschlossen.
2. Für die Projektierung und Realisierung der Verlegung der Naubrücke in Laufen wird eine neue einmalige Ausgabe von 34'375'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
3. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich 5'796'000 Franken wird Kenntnis genommen.
4. Ziff. 1 und 2 dieses Beschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung in Verbindung mit § 14 Absatz 6 des kantonalen Strassengesetzes bzw. gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, 25. Februar 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Landratsbeschluss
- Situationsplan

Landratsbeschluss

über Laufen, Verlegung der Naubrücke, Genehmigung des Generellen Projektes und Ausgabenbewilligung für die Projektierung und Realisierung

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Das Generelle Projekt der Verlegung der Naubrücke in der Stadt Laufen wird beschlossen.
2. Für die Projektierung und Realisierung der Verlegung der Naubrücke in Laufen wird eine neue einmalige Ausgabe von 34'375'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
3. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich 5'796'000 Franken wird Kenntnis genommen.
4. Ziff. 1 und 2 dieses Beschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung in Verbindung mit § 14 Absatz 6 des kantonalen Strassengesetzes bzw. gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: