

## Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

### betreffend Laufen, Verlegung der Naubrücke: Genehmigung des Generellen Projekts und der Ausgabenbewilligung für die Projektierung und Realisierung

2025/93

vom 14. Mai 2025

Das Wichtigste in Kürze	
<b>Inhalt der Vorlage</b>	Für die Verlegung der Naubrücke in Laufen wird dem Landrat eine Ausgabenbewilligung von CHF 34,375 Mio. beantragt. Als Folge des dortigen Hochwasserschutzprojekts ist ein Neubau der Brücke notwendig. Anstatt am gleichen Standort eine längere Brücke zu errichten, soll diese verlegt werden, was klare Vorteile bietet. Die Naustrasse soll vom Schliffweg bis zur Eissporthalle parallel zur Bahnstrecke geführt werden und im Gebiet Norimatt die Birs queren.
<b>Beratung Kommission</b>	Die Vorlage war in der Kommission unbestritten. Die Kommission hielt fest, das vorliegende Projekt koste zwar deutlich mehr als die ursprünglich im Hochwasserschutz vorgesehene Brückenverlängerung, jedoch bringe dieses viele Vorteile: Die Verlegung der Naubrücke führe zu einer Entflechtung von motorisiertem und Langsamverkehr und somit zur Schaffung eines sicheren Wegnetzes für Fussgänger und Velofahrerinnen und insbesondere Schulkinder, sie ermögliche ein zusammenhängendes Naherholungsgebiet für die Laufener Bevölkerung und sei eine Chance für die Stadtentwicklung und zudem kompatibel mit einer allfälligen Zentrumsentlastung von Laufen. Für Details wird auf das Kapitel <a href="#">Kommissionsberatung</a> verwiesen.
<b>Antrag an den Landrat</b>	Die Kommission beantragt dem Landrat einstimmig mit 13:0 Stimmen Zustimmung zum unveränderten Landratsbeschluss. Die Kommission hat zudem einstimmig die Durchführung einer Eintretensdebatte beschlossen. Zum <a href="#">Landratsbeschluss</a> gemäss Kommission.

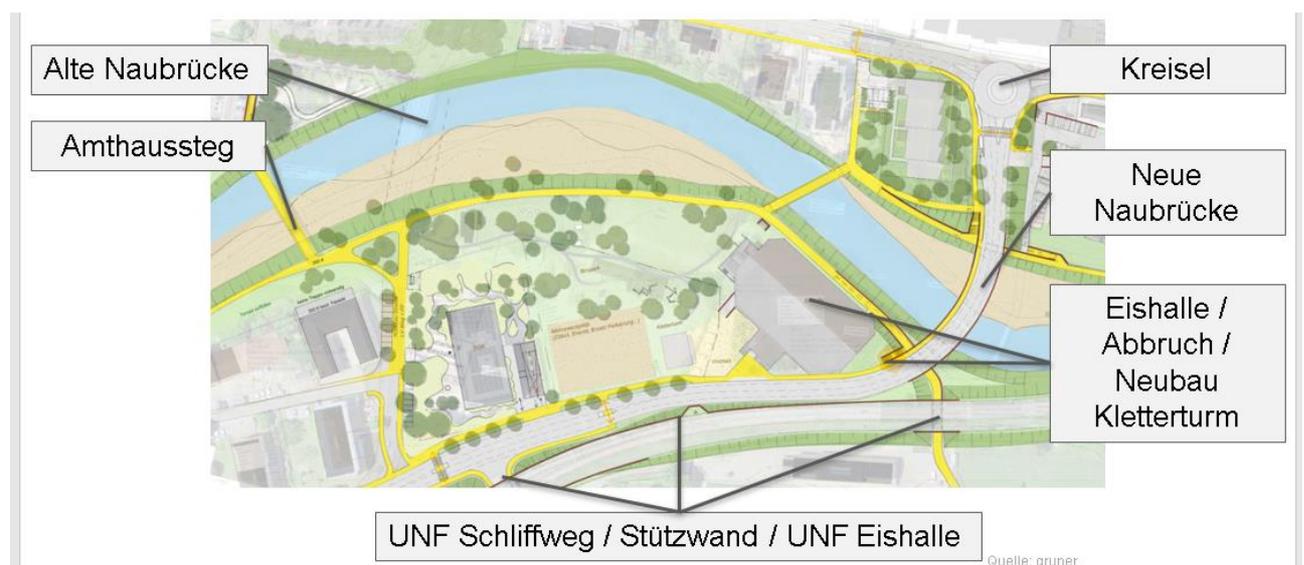
## 1. Ausgangslage

Im Januar 2025 starteten die Bauarbeiten für das kantonale Hochwasserschutzprojekt entlang der Birs in Laufen. Die Hochwasserschutzmassnahmen erfordern unter anderem einen Neubau der bestehenden Naubrücke. Gemäss ursprünglich bewilligtem Hochwasserschutzprojekt sollte die neue, fast doppelt so lange Naubrücke am bisherigen Standort erstellt werden.

Im Jahr 2019 konnte der Kanton Basel-Landschaft für das Hochwasserschutzprojekt das Spilag-Areal erwerben. Daraus ergab sich die Möglichkeit eines alternativen Brückenstandorts. Zur Prüfung der technischen, planungsrechtlichen und städtebaulichen Machbarkeit wurde eine Vorstudie in Auftrag gegeben. 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 einer Verlegung gegenüber dem bisherigen Standort klare Vorteile mit sich bringt: Bündelung und Minimierung des Lärms von Schiene und Strasse, Verbesserung der Verkehrlichen Situation in Laufen durch die Entflechtung des motorisierten Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs und somit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Teilnehmenden und Schaffung eines attraktiven und sicheren Fuss- und Velowegnetzes. Mit der Bündelung der Verkehrsinfrastrukturen im Gebiet Nau wird auch ein zusammenhängender, zentraler Grünraum 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 (insbesondere mit der Zentrumsentlastung Laufen). 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 nordöstlich des Bahnhofs von Laufen gelegene Unterführung Schliffweg verbindet die Ortsteile von Laufen. Aufgrund der Verlegung der Naustrasse und der Tieferlegung des Anschlussbereichs an den Schliffweg soll die bestehende Bahnunterführung voraussichtlich ersetzt werden. Damit das Fuss- und Velonetz optimiert und die vorhandenen Parkplätze beim Schwimmbad für die Nut-

zerinnen und Nutzer der Eissporthalle besser angeschlossen werden können, ist aber auf der Höhe der Eissporthalle bzw. des Freibads eine neue Unterführung für Fussgängerinnen und Fussgänger und für Velofahrende vorgesehen.

Eine Kostenschätzung für die Verlegung der Naubrücke inkl. Neubau der Naustrasse im Sinne einer gesamtverkehrlichen Lösung geht von Gesamtkosten von rund CHF 46,80 Mio. inkl. MWST aus. Die Kosten für Projektierung und Realisierung des Neubaus der Naubrücke am heutigen Standort inklusive Abbruch der alten Naubrücke in der Höhe von CHF 10,485 Mio. inkl. MWST waren Bestandteil der Ausgabenbewilligung zum Projekt Hochwasserschutz Birs [LRV 2021/368](#) und wurden am 4. November 2021 vom Landrat bewilligt. Für die Erarbeitung des Vorprojekts und die Projektierung der SBB-Bauwerke wurde je eine Ausgabenbewilligung in der Höhe von CHF 950'000 bzw. CHF 990'000 inkl. MWST bewilligt (RRB 2022/1108 bzw. RRB 2022/944). Mit der vorliegenden Ausgabenbewilligung werden für die Projektierung und Realisierung CHF 34,375 Mio. beantragt. Es wird mit einer Kostenbeteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel von voraussichtlich CHF 5,796 Mio. gerechnet.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

## **2. Kommissionsberatung**

### **2.1. Organisatorisches**

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 20. März und 3. April 2025 beraten; dies in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin der BUD. Als Fachvertreter waren Urs Roth, stv. Leiter Tiefbauamt (3. April 2025), Axel Mühlemann, stv. Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur, und Alain Aschwanden, Leiter Gesamtverkehrsplanung, anwesend. An der Sitzung vom 3. April 2025 fand eine Anhörung einer Vertretung aus Laufen, bestehend aus Pascal Bolliger, Stadtpräsident, Mathias Christ, Vizepräsident, und Daniel Scholer, Leiter Ressort Bau und Planung, statt.

### **2.2. Eintreten**

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

### **2.3. Detailberatung**

Ein Teil der Kommission hielt fest, dass die Verlegung im Unterschied zum Ersatz am bisherigen Standort zu deutlich höheren Kosten führe und erkundigte sich nach den Kosten der Verlängerung am bisherigen Standort. Die Direktion führte aus, dass die Verlängerung der Brücke am bisherigen Standort etwa CHF 15 Mio. kosten würde. Damit würden jedoch Elemente wie der Knoten an der H18 und die neue Unterführung bei der Eishalle nicht berücksichtigt. Dazu wurde seitens Kommission angemerkt, eine Verlängerung am bisherigen Standort könne mit gewissen Elementen, die im Rahmen der Verlegung vorgesehen wären, ergänzt werden. Damit wäre die Anpassung der denkmalgeschützten Unterführung Schliffweg nicht notwendig, der Amthaussteg würde nicht benötigt, und das Norimattquartier hätte keine grössere Lärmbelastung. Zudem könnte das Spilag-Areal für den Wohnungsbau genutzt werden. Weiter wurde von einem Teil der Kommission moniert, die Stadt Laufen erhalte sehr viel – Bauwerke und eine Entschädigung für wegfallende Parkplätze –, weshalb sich die Frage stelle, ob der Beitrag der Stadt höher ausfallen könnte. Die Verwaltung hielt fest, der Kanton finanziere den Amthaussteg und die Unterführungen Eishalle und Schliffweg, damit keine negativen Effekte der Verlegung entstünden und die Situation als Ganzes verbessert werde. Eigentümerin und Betreiberin der Bauwerke werde jedoch dann die Stadt. Eine finanzielle Beteiligung der Stadt wäre möglich gewesen, jedoch hätte der Kanton als der Verursacher die Betriebs- und Unterhaltskosten mitfinanzieren müssen. Das gewählte Modell erscheine allerdings einfacher. Die Brücke über den Amthaussteg sei ein Ersatz für den Fuss- und Veloverkehr und müsste ohne die Verlegung nicht realisiert werden. Der Kanton übernehme die strassenseitig notwendigen und die Stadt Laufen die stadtsseitig erforderlichen Kosten. Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich, weshalb die Unterführung Schliffweg und der Schliffweg ausgebaut werden müssen, und ob dies nicht Aufgabe der Stadt Laufen sei, da es sich um eine kommunale Strasse

handle. Die Direktion erläuterte, die nicht sehr breite Unterführung Schliffweg aus dem Jahr 1898 sei bezüglich Verkehrssicherheit (eng und keine gute Sicht) problematisch. Mit dem Ausbau solle verhindert werden, dass auf der Kantonsstrasse Stau entstände. Eine Anpassung ohne Neubau der Naubrücke wäre zudem sehr aufwändig, da die Anschlüsse zur Brücke (am jetzigen Standort) hergestellt werden müssten.

Ein Kommissionsmitglied interessierte, in welchem Verhältnis das Projekt zur zukünftigen Umfahrung von Laufen stehe. Die Direktion führte aus, es gebe zwei Umfahrungsvarianten von Laufen: eine grossräumige Umfahrung von Laufen und Zwingen, die westlich des Eggfluetunnels von der heutigen H18 abzweigen, die beiden Ortschaften südlich weiträumig umfahren und erst südlich von Laufen wieder auf die heutige Achse treffen würde, sowie eine Zentrumsentlastung von Laufen (früher Kernumfahrung genannt), womit der Zentrumsbereich umfahren und entlastet würde. Zentral seien eine Unterführung im Raum Bahnhof und die neue Bündtenbrücke. Beim Vergleich im Rahmen des Korridorprozesses des Bunds habe sich gezeigt, dass die Zentrumsentlastung für das ASTRA im Vordergrund steht. Die Verlegung der Naubrücke sei mit beiden Varianten kompatibel.

Die Kommission liess sich von Direktion und der Vertretung der Stadt die Vor- und Nachteile der beiden Varianten Verlegung der Naubrücke und Neubau am bisherigen Standort aufzeigen. Die Direktion und die Vertretung der Stadt Laufen verwiesen auf die Chancen und Vorteile für die Stadt Laufen und den Kanton, welche sich mit der Verlegung ergeben: Die Bündelung des motorisierten Verkehrs und der SBB entlaste einen grossen Teil der Bevölkerung von Lärmemissionen. Weiter entstehe ein zusammenhängendes Naherholungsgebiet, das nicht mehr durch die Naustrasse zerschnitten werde. Für Fussgänger und Velofahrerinnen werde ein attraktives Wegnetz geschaffen, das die Freizeit- und Sportanlagen besser miteinander verbindet. Der Weg über den neuen Amthaussteg sei deutlich attraktiver und sicherer. Die Vertretung der Stadt Laufen betonte, insbesondere Kinder müssten nicht mehr entlang einer Kantonsstrasse gehen beziehungsweise diese queren und könnten somit sicher in die Schule und zu den Sportanlagen gelangen. Die Unterführung Eishalle führe zu einer Entflechtung des Fuss- und Veloverkehrs und des motorisierten Strassenverkehrs und diene dazu, dass der Verkehrsfluss auf den Strassen besser werde. Dies sei auch von Vorteil für eine zukünftige Zentrumsentlastung, wenn auf der Naustrasse deutlich mehr Verkehr entstehen werde. Weiter sei die neue Brücke aufwärtskompatibel mit einer allfälligen Zentrumsentlastung von Laufen und könne auch als vorgezogene Investition dafür gesehen werden. Der geplante Kreisel sei leistungsfähiger als die T-Kreuzung bei der Variante Bestand, was auch relevant für eine allfällige künftige Kernumfahrung sei, da der Verkehrsfluss verbessert werde. Die heute schon unbefriedigende und gefährliche Verkehrssituation im Schliffweg würde beseitigt. Die Zentrumsentlastung werde zu Mehrverkehr auf der Naustrasse führen, jedoch seien durch deren Verlegung an den Bahndamm im Unterschied zur heutigen Strassenführung weniger Personen davon betroffen. Durch die Zusammenführung von Strasse und Schiene erfolge eine Bündelung der Lärmquellen. Zudem werde ein neues zusammenhängendes Naherholungsgebiet für die gesamte Bevölkerung geschaffen. Mit der Verlegung könne der Erweiterungsbau «Altes Schlachthaus» realisiert werden, da Raumbedarf für die Musikschule bestehe. Die Brücke könne an den richtigen Ort verschoben werden. Es handle sich auch um ein Stadtentwicklungsprojekt. Mit der Entflechtung der Verkehrsteilnehmenden könne eine Ausrichtung für die Zukunft erfolgen. Als Nachteile nannte die Direktion die höheren Investitionskosten und die höhere Lärmbelastung für das Quartier Norimatt. Jedoch sei das stärker entlastete Gebiet grösser. Die Frage seitens Kommission, ob Lärmschutzfenster vorgesehen seien, verneinte die Verwaltung, da die bisherigen im Vorprojekt durchgeführten Messungen ergeben hätten, dass die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten würden. Jedoch sei der Kanton offen und in der nächsten Projektphase könnten gemeinsam allfällige zusätzliche Lärmschutzmassnahmen definiert werden. Es müsse geprüft werden, welche Massnahmen die grösste Reduktion für die Anwohnenden hätten. Der Kanton könne nur Massnahmen bezüglich der Naustrasse treffen; für die Baselstrasse sei das ASTRA zuständig.

Seitens Kommission wurde sowohl auf die befürwortenden Stimmen – die Verkehrssituation sei aktuell für ältere Personen und Schulkinder sehr gefährlich – als auch auf den Widerstand gegen

das Projekt verwiesen. Die IG Nau habe eine Petition eingereicht und verschiedene Vereine hätten sich negativ geäussert. Es stelle sich die Frage, ob Einsprachen zu gewärtigen seien und mit Enteignungen gerechnet werden müsse. Die Vertretung der Stadt Laufen führte aus, Landabtretungen seien nur wenige nötig. Die Stadt habe das Gespräch mit allen Betroffenen gesucht. Der Eishockeyclub, der Fussballclub und die Schützen, die zu Beginn noch kritisch gewesen seien, hätten nun gemeinsam ein Commitment abgegeben, dass die Brückenverschiebung eine einmalige Chance darstelle. Dazu hätten auch die Verantwortlichen des TBA beigetragen, da sie sich viel Zeit für die Besprechung von Details und die Klärung von Fragen genommen hätten. Insbesondere verbessere sich die Parkplatzsituation und die Situation vor der Eishalle, indem beispielsweise Cars die Kinder aussteigen lassen und dann auf den Parkplatz fahren könnten. Durch den weiteren Durchstich unter den Bahngleisen befänden sich die Sportinfrastrukturen (Eishalle, Fussballplatz, Schwimmbad) in Gehdistanz und könnten sicher erreicht werden. Die Eishalle sei von kantonalen Bedeutung und werde von sehr vielen Schulklassen aus dem ganzen Kanton genutzt. Diese werde in den nächsten Jahren umfassend saniert. Ein Kommissionsmitglied hielt fest, aktuell würde jeder so parkieren, wie es ihm passe.

Ein anderes Kommissionsmitglied verwies darauf, dass bereits 2016 eine Verschiebung der Brücken hätte erfolgen sollen, dies im Zusammenhang mit einer Arealentwicklung im Gebiet Nau. Die Bevölkerung habe diese damals abgelehnt. Dazu führte die Vertretung der Stadt Laufen aus, dass die damalige Brückenverlegung Enteignungen mit sich gebracht hätte. Zudem wäre der Nutzen nicht so gross gewesen wie beim heutigen Projekt. Das damalige Arealentwicklungsprojekt von Herzog und De Meuron sei der Bevölkerung zudem nicht authentisch genug erschienen und deswegen klar abgelehnt worden. Es handle sich um unterschiedliche Projekte.

Die Kommission liess sich von den Vorteilen der Verlegung der Naubrücke überzeugen und begrüsst die Überzeugungsarbeit, welche die Stadt Laufen geleistet hat, um die kritischen Stimmen zu überzeugen. Das vorliegende Projekt koste zwar deutlich mehr als die ursprünglich im Hochwasserschutz vorgesehene Brückenverlängerung, jedoch bringe dieses einen grossen Nutzen und Mehrwert. Zudem sei das Projekt kompatibel mit der Planung einer zukünftigen Zentrumsentlastung von Laufen und könne sogar als Vorinvestition dazu betrachtet werden.

### **3. Antrag an den Landrat**

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 13:0 Stimmen Zustimmung zum unveränderten Landratsbeschluss.

### **4. Durchführung einer Eintretensdebatte**

Die Kommission hat einstimmig die Durchführung einer Eintretensdebatte im Landrat gemäss § 64 Abs. 1<sup>bis</sup> der Geschäftsordnung beschlossen.

14.05.2025 / ps

### **Bau- und Planungskommission**

Thomas Eugster, Präsident

### **Beilage**

- Landratsbeschluss (unveränderter Entwurf)

## **Landratsbeschluss**

### **betreffend Laufen, Verlegung der Naubrücke: Genehmigung des Generellen Projekts und der Ausgabenbewilligung für die Projektierung und Realisierung**

vom **Datum wird durch die LKA eingesetzt.**

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 durch die LKA eingesetzt.**

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: