

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Wiederverwendung der Birsbrücken

2023/445

vom 5. Februar 2025

1. Ausgangslage

Mit der Überweisung des Postulats von Simon Oberbeck beauftragte der Landrat den Regierungsrat, das folgende Anliegen zu prüfen und darüber zu berichten: Könnten die beiden Birsbrücken in Münchenstein, die durch neue Eisenbahnbrücken ersetzt werden müssen, im Kanton, bei Gemeinden oder privaten Trägerschaften (Unternehmen, Institutionen etc.) Verwendung finden und wie will der Kanton grundsätzlich die Wiederverwendung von Infrastrukturen fördern? Die Brücken haben aufgrund ihrer besonderen Geschichte und der Stahlbaukonstruktion einen historischen Wert und stehen deshalb unter Denkmalschutz.

In seiner Antwort führt der Regierungsrat aus, dass die oberwasserseitige Eisenbahnbrücke nicht für eine Wiederverwendung in Betracht gezogen werden könne, da die Brücke bereits im Juni 2024 rückgebaut werden musste. Eine sorgfältige Demontage für eine Wiederverwendung wäre mit hohen terminlichen Risiken infolge der Umstellung des Bauablaufs verbunden gewesen. Die zweite Brücke werde am 25. Februar 2025 demontiert. Im Unterschied zu den zwei Tagen, die für eine Zerlegung mit dem Ziel der Entsorgung benötigt werden, dauert eine sorgfältige Demontage für die Wiederverwendung etwa neun Wochen. Da noch kein Wiederverwendungsort bekannt sei, brauche es einen entsprechenden Platz für die Lagerung. Der Regierungsrat hat am 17. September 2024 eine Ausgabenbewilligung von CHF 770'000.- für Demontage, Transport und Lagerung gesprochen, um die Brücke zu sichern. Damit kann die Brücke am 25. Februar 2025 fachgerecht ausgehoben, demontiert und gelagert werden.

Ein neuer Standort wurde noch nicht bestimmt, doch seien im Raum Münchenstein - Aesch verschiedene Birsquerungen geplant und eine Wiederverwendung als Fuss- und Velobrücke möglich. Die Kosten für eine Wiederverwendung würden sich schätzungsweise auf etwa CHF 3 Mio. belaufen und wären um etwa CHF 1 Mio. höher als die Erstellungskosten einer neuen, vergleichbaren Radwegbrücke.

Der Regierungsrat beantragt die Abschreibung des Vorstosses.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 5. Dezember 2024 und 23. Januar 2025 in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD, behandelt. Als Fachvertreter waren Urs Roth, stv. Kantonsingenieur, Axel Mühlemann, Fachbereichsleiter Projektmanagement, und Thomas Waltert, Kantonsplaner, anwesend.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich nach den Kosten für den Abbruch und die Entsorgung der ersten Brücke. Die Verwaltung nannte einen Betrag von CHF 20'000.–. Eine weitere Frage seitens Kommission betraf den Unterschied bezüglich der jährlichen Unterhaltskosten einer herkömmlichen und der alten Brücke. Die Verwaltung konnte dazu keine genauen Angaben machen, geht jedoch davon aus, dass der Unterhalt der alten Brücke teurer sei, weil beispielsweise die Nieten alle zehn Jahre kontrolliert werden müssten und die im Vergleich zu einer neuen Brücke feingliedrigere Trägerkonstruktion zu mehr Unterhalt führe. Weiter erkundigte sich ein Kommissionsmitglied, weshalb es zehn Monate gedauert habe, um eine Kostenschätzung für die Demontage der Brücke berechnen zu lassen. Die Direktion verwies auf die Arbeiten zur Prüfung der Machbarkeit der Demontage einerseits, und der Wiedererstellung der Brücke (inklusive Kostenschätzung) andererseits. Zudem musste ein Platz für die Lagerung gesucht werden.

Ein Teil der Kommission begrüßte die Wiederverwendung der Brücke, da diese über einen historischen Wert verfüge. Der Regierungsrat habe im Sinne des Auftrags des vom Landrat überwiesenen Postulats gehandelt und entschieden, die Brücke zu sichern. Rasches Handeln sei angezeigt gewesen, da die Brücke ansonsten nicht mehr existiert hätte. Ein Teil der Kommission stellte die Frage in den Raum, ob nun damit zu rechnen sei, dass Postulate nun immer Kosten zur Folge haben können. Dazu hielten andere Kommissionsmitglieder fest, der Landrat sollte sich bewusst sein, dass die Überweisung eines Vorstosses auch Kostenfolgen haben könne. Der Landrat habe bei der Überweisung des vorliegenden Postulats gewusst, dass eine gewisse zeitliche Dringlichkeit bestehe. Nun die Handlungsweise des Regierungsrats zu kritisieren, sei schwierig. Das gesprochene Geld liege in der Kompetenz des Regierungsrats. Die Direktion betonte, es habe eine gewisse zeitliche Dringlichkeit bestanden. Wäre nur geprüft und berichtet worden, würde die Brücke nicht mehr existieren. Mit der Sicherung von nur einer Brücke sei ein pragmatischer Weg gewählt worden.

Ein anderer Teil der Kommission erachtete die Ausgaben für die Wiederverwendung der Brücke als unnötig, insbesondere in Zeiten, in denen der Kanton sparen müsse. Bei Brücken spiele der Kontext eine wichtige Rolle und eine Brücke an einen Ort zu versetzen, an den sie nicht passe, erscheine nicht zielführend. Weil nun Demontage und Lagerung beschlossen worden seien, müsse nun fast zwingend ein Ort für die Wiederverwendung gesucht werden. Zudem seien die Kosten für die Wiederverwendung mindestens doppelt so hoch wie für eine neue Velowegbrücke. Dazu äusserten andere Kommissionsmitglieder, die Brücke werde dort eingesetzt werden, wo es eine brauche und somit entstünden ohnehin Kosten. Es sollte darauf geachtet werden, dass die Kosten für die Wiederverwendung nicht zu hoch werden. Die Direktion hielt fest, die Brücke werde an einen Ort eingesetzt, wo es eine brauche. Für eine neue Brücke werde mit Kosten von CHF 2 Mio. gerechnet, wobei diese auch von den dann geltenden Materialpreisen abhängen würden. Die Mehrkosten für die Wiederverwendung betrügen somit etwa CHF 1 Mio., wobei versucht würde, diese zu reduzieren. Die Brücke habe grosse Bedeutung für das Ingenieurwesen. Sie würde bei einer Wiederverwendung nicht einfach platziert, sondern mit begleitenden Erläuterungen versehen. Aus denkmalschützerischer Sicht und aus Sicht Baukultur sei es durchaus sinnvoll, die Brücke zu erhalten.

Zum Vorschlag eines Kommissionsmitglieds, den Regierungsratsbeschluss und die Ausgabe von CHF 770'000.- rückgängig zu machen, führte die Direktion aus, dass ein Rückgängigmachen in der Kompetenz des Regierungsrats läge und auch Kostenfolgen hätte. Es müssten nämlich bereits geschlossene Verträge gekündigt werden.

Ein Teil der Kommission war der Meinung, die Kosten von CHF 770'000.- für Demontage und Lagerung und diejenigen für die Wiederverwendung müssten zusammengerechnet werden, da es sich um ein Projekt handle. Somit müsste dem Landrat eine entsprechende Vorlage unterbreitet werden. Die Absicht, die Brücke zu zerlegen und einzulagern, impliziere, dass sie wiederverwendet werden solle. Die Verwaltung betonte, für die Wiederverwendung liege noch kein konkretes Projekt vor, denn dafür müsste klar sein, was mit der Brücke geschieht und die genauen Kosten

für die Wiederverwendung müssten vorliegen. Es gebe lediglich eine Kostenschätzung und die Absicht, die Brücke wiederzuverwenden. Ein solches Projekt hätte nicht in sechs Monaten ausgearbeitet werden können. Mit der Demontage und Lagerung werde lediglich eine Möglichkeit geschaffen, die Brücke wiederzuverwenden. Ob die Möglichkeit genutzt werde, könne der Landrat im Rahmen der Debatte zur Ausgabenbewilligung für die Wiederverwendung entscheiden.

3. Antrag an den Landrat

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 8:5 Stimmen, das Postulat 2023/445 abzuschreiben.

05.02.2025 / ps

Bau- und Planungskommission

Thomas Eugster, Präsident