

Vorlage Nr. 1243 / 2022



**Fuss- und Velobrücke Kägen,
Baukredit**

LB71 Mobilität

25. Januar 2022

Inhaltsübersicht

1. Ziel der Vorlage	4
2. Ausgangslage	4
2.1. Ursprung des Projekts	5
2.2. Verankerung in strategischen und planerischen Grundlagen	6
2.3. Bisherige Planungsschritte	8
3. Projektbeschreibung	9
4. Kosten und Finanzierung	10
4.1. Planungs- und Baukosten	10
4.2. Finanzierung/Kostenteiler	10
4.3. Baukredit	11
4.4. Eigentumsverhältnisse und Unterhalt	11
5. Projektrelevanz	12
5.1. Kantonale Bedeutung	12
5.2. Regionale Bedeutung	12
5.3. Kommunale Bedeutung	13
6. Weiteres Vorgehen	13
7. Konsequenzen	14
7.1. Folgen aus Sicht der Nachhaltigkeit	14
7.2. Finanzielle Folgen	14
7.3. Auswirkungen bei Ablehnung der Vorlage	14
8. Anträge des Gemeinderats an den Einwohnerrat	14
9. Weiterführende Links	15

Zusammenfassung

Zwischen Reinach und dem Bahnhof Dornach/Arlesheim gibt es derzeit keine durchgängige bzw. leistungsfähige und sichere Fuss- und Veloverbindung. Insbesondere das kantonale bedeutsame Arbeitsgebiet Kägen ist für den Langsamverkehr sehr schlecht erschlossen. Darunter leiden die ansässigen Unternehmen, die im Wettbewerb um qualifiziertes Personal nicht zuletzt auf attraktive und wenig zeitraubende Arbeitswege angewiesen sind. Für den Gemeinderat stellt dies ein unhaltbarer Zustand dar, den es unbedingt zu verbessern gilt.

Mit dem Neubau einer Fuss- und Velobrücke über die A18 östlich des Gewerbegebiets Kägen, sowie weiteren Langsamverkehr-Massnahmen auf dem gesamten Korridor Reinach Hauptstrasse bis Bahnhof Dornach/Arlesheim, soll dieses Erschliessungsdefizit daher behoben sowie die heute gefährliche Verkehrslage am Autobahnknoten Reinach Süd entschärft werden. Davon profitieren Bevölkerung und Wirtschaft gleichermassen. Insbesondere, wenn ab 2028 der 15-Minuten-Takt bei der S-Bahn zwischen Basel und Aesch eingeführt wird und Reinach somit optimalen Anschluss an das effiziente übergeordnete ÖV-Netz erlangt und für alle Pendelnden und Reisende auf dieser Achse eine zusätzliche gute Option zum bestehenden 11er-Tram gewinnt.

Mit der Überbauung des ehemaligen Stöcklin-Areals entsteht bereits ab Mitte 2022 ein neues Reinacher Wohnquartier für rund 200 Bewohner*innen. Es ist dem Gemeinderat daher ein grosses Anliegen, dass auch diese, aus Sicht des Ortszentrums etwas periphere Lage, eine attraktive Fuss- und Veloanbindung an das übrige Reinach erhält, die eine Vernetzung und Zugehörigkeit der Bevölkerung und Wirtschaft fördert. Als wichtige Vorarbeit konnte im Rahmen der vorausgegangenen Quartierplanung das benötigte Land für eine Fortführung der Fuss- und Veloverbindung ab der neuen Brücke entlang der Bruggstrasse bis zum Nepomuk-Kreisel als Teil des Infrastrukturbeitrages der Bauherrschaft unentgeltlich gesichert werden.

Die Fuss- und Velobrücke ist Teil der Massnahmen zur Verbesserung der kantonalen Radrouten aus dem Aggloprogramm der 2. Generation und abgestimmt mit dem Raumkonzept Birsstadt.

Planungsträger dieses Infrastrukturprojekts ist das Tiefbauamt des Kantons BL. Die evaluierten Kosten in der Höhe von rund 6.27 Mio. CHF teilen sich der Bund, der Kanton BL und die Gemeinde Reinach. Für den Gemeindeanteil beantragt der Gemeinderat beim Einwohnerrat einen Netto-Baukredit in der Höhe von rund 1.57 Mio. CHF (entspricht ca. 1/4 der Gesamtkosten). Die substanzielle Kostenbeteiligung von Bund und Kanton unterstreicht zum einen die Wichtigkeit dieses Projektes und verdeutlicht zum anderen die einmalige Gelegenheit für Reinach, eine dringend benötigte, neue Infrastruktur zu bekommen. Der Bundesbeitrag aus dem Agglomerationsprogramm an den Kanton und die Gemeinde ist nur bis 2027 in Aussicht gestellt und das neue Wohnquartier östlich der A18 voraussichtlich bis 2024 realisiert, weshalb nun der richtige Moment gekommen ist, das Projekt umzusetzen und für das beschriebene Erschliessungsproblem eine Lösung zu schaffen.

Gebaut werden soll die Fuss- und Velobrücke im Zeitraum 2023-2024. Eine detaillierte Termin- und Ausführungsplanung erfolgt im Nachgang zum erforderlichen Kreditbeschluss.

Nr. Vorlage 1243/2022

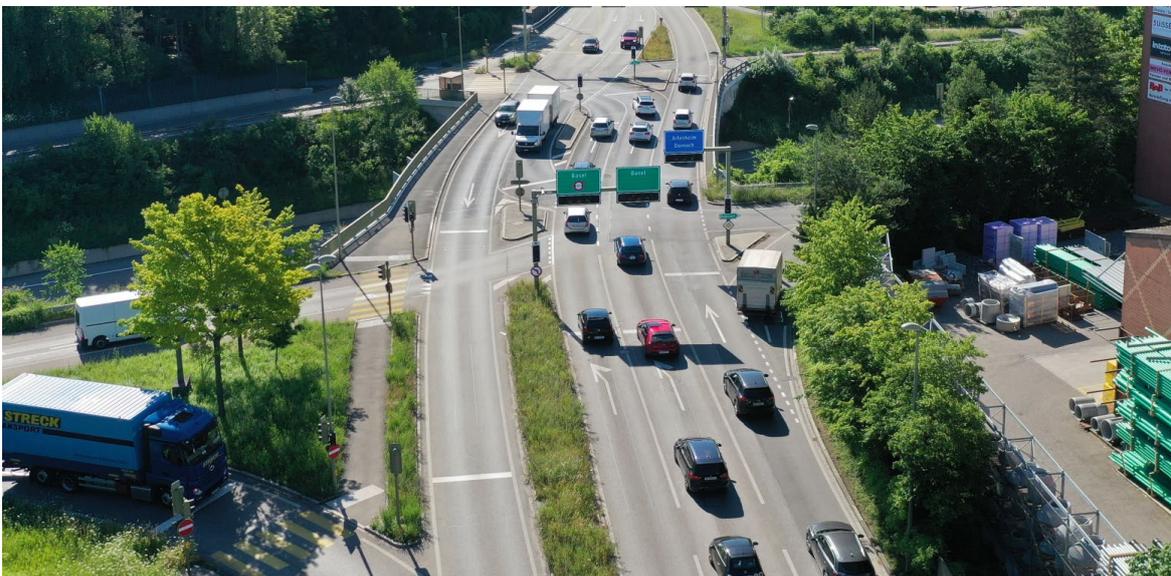
Betrifft:	Leistungsbereich	Nr. 71 / Mobilität
	Leistung/Querschnittsleistung	Mobilität
Zuständigkeiten:	Ressort	Sport und Mobilität
	Mitglied des Gemeinderats	Markus Huber
	Geschäftsleitung	Stefan Haller
	Leistungs-/Querschnittsverantwortung	Markus Hidber

1. Ziel der Vorlage

Zur Optimierung des Langsamverkehrsnetzes soll südlich des Autobahnanschlusses Reinach Süd eine neue Fuss- und Velobrücke über die A18 erstellt werden. Dadurch wird einerseits das kantonal bedeutsame Arbeitsgebiet Kägen besser an die ÖV-Verkehrsdrehscheibe beim Bahnhof Dornach/Arlesheim angebunden und andererseits werden bessere Rahmenbedingungen für eine künftige Entlastung der intensiv befahrenen Bruggstrasse sowie eine bessere lokale Wirtschaftsentwicklung im Allgemeinen geschaffen. Mit dieser Vorlage stellt der Gemeinderat dem Einwohnerrat das Projekt vor, informiert über die Kosten, die Finanzierung sowie über die künftigen Eigentumsverhältnisse und beantragt einen anteilmässigen Baukredit für die Erstellung des neuen Bauwerks.

2. Ausgangslage

Der Gemeinde Reinach ist es schon lange ein Anliegen, dass die Fuss- und Veloverbindung von Reinach nach Dornach verbessert wird. Denn der Bahnhof Dornach-Arlesheim und das Zentrum Dornachbrugg wären aus dem Reinacher Ortszentrum, den südlichen Wohngebieten, der geplanten neuen Siedlung auf dem Stöcklin-Areal und v.a. für die vielen Pendler aus dem Arbeitsgebiet Kägen eigentlich bequem mit dem E-Bike, dem Velo oder je nach Strecke auch zu Fuss erreichbar. Heute ist die Strecke entlang der Bruggstrasse aber mit dem Velo oder zu Fuss sehr unattraktiv und gefährlich. Zu Fuss führt das Trottoir relativ umständlich entlang der dicht befahrenen Kantonsstrasse über mehrere Fussgängerstreifen mit intervallmässig nicht aufeinander abgestimmten Lichtsignalanlagen, wobei der Autobahnknoten nur auf der Nordseite gequert werden kann. Für Velos gibt es entlang der Bruggstrasse zwischen Reinach Zentrum und Dornachbrugg keine eigene Spur. Es besteht auch kein Velostreifen, da dafür auf der Autobahnbrücke und im Strassenquerschnitt kein Platz vorhanden ist.



Autobahnüberfahrt Reinach Süd, Blick von der Bruggstrasse Richtung Dornach/Arlesheim, Aufnahme vom Juni 2021

Die Bruggstrasse ist als überregional bedeutsame Querverbindung zwischen den Tälern in der Morgen- und Abendspitze regelmässig überlastet, wodurch auch der Bus im Stau steht. Die Verkehrsbelastung wird mit der Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung in der Agglomeration Basel zukünftig noch zunehmen. Umso wichtiger ist es, dass kürzere Strecken, z.B. vom Bahnhof Dornach-Arlesheim zum Arbeitsplatz im Kägen, auch zu Fuss oder mit dem Velo angenehm, schnell und sicher bewältigt werden können und das Auto auch mal stehen gelassen wird.

Die Arbeitsplätze in Reinach haben in den letzten rund zehn Jahren um ca. 1.7% zugenommen, eine klar unterdurchschnittliche Entwicklung verglichen mit dem ganzen Kanton (ca. +5%). Die Reinacher Arbeitsgebiete, insbesondere das Kägen, stehen im Wettbewerb mit diversen bedeutsamen Arbeitsgebieten in der Region, z.B. Schoren / uptown Basel in Arlesheim, Aesch Soleil in Aesch Nord, Bachraben in Allschwil oder Salina Raurica in Pratteln. Bei vielen dieser Arbeitsgebiete handelt es sich um Brachen, die von Grund auf neu entwickelt und zeitgemäss sowie attraktiv gestaltet werden können. Die Reinacher Arbeitsgebiete sind hingegen überbaut, eine Umstrukturierung und Aufwertung gestaltet sich dementsprechend schwieriger. Der Erschliessungsqualität kommt daher eine umso grössere Bedeutung zu. Dies insbesondere auch aufgrund der Tatsache, dass es für die Betriebe immer schwieriger wird, gut ausgebildetes Personal zu finden und der Arbeitsweg vermehrt ein wichtiges Entscheidungskriterium für einen Stellenwechsel darstellt. Immer wieder gelangen diesbezüglich Rückmeldungen von Arbeitgebenden an den Gemeinderat, die eine Verbesserung für den Langsamverkehr fordern. In der Lebensphilosophie jüngerer Generationen und umweltbewusster Menschen ist der Wunsch nach einer nachhaltigen Arbeitswegbewältigung zunehmend verankert und hoch gewichtet. Gerade hier besteht folglich grosses Potential anzusetzen.

Die Gemeinde hat sich deshalb immer wieder für eine Verbesserung der Langsamverkehrsverbindung ausgesprochen. Da es sich bei der Bruggstrasse um eine kantonale Strasse und eine Netzlücke im kantonalen Radroutennetz handelt, ist für die Planung der Kanton zuständig. Auch im Landrat gab es zu dieser Verbindung bereits 2007 einen politischen Vorstoss.

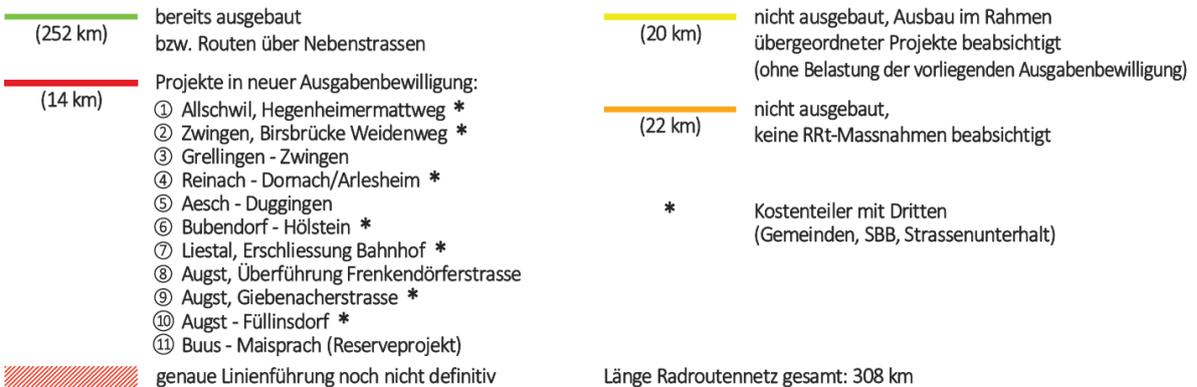
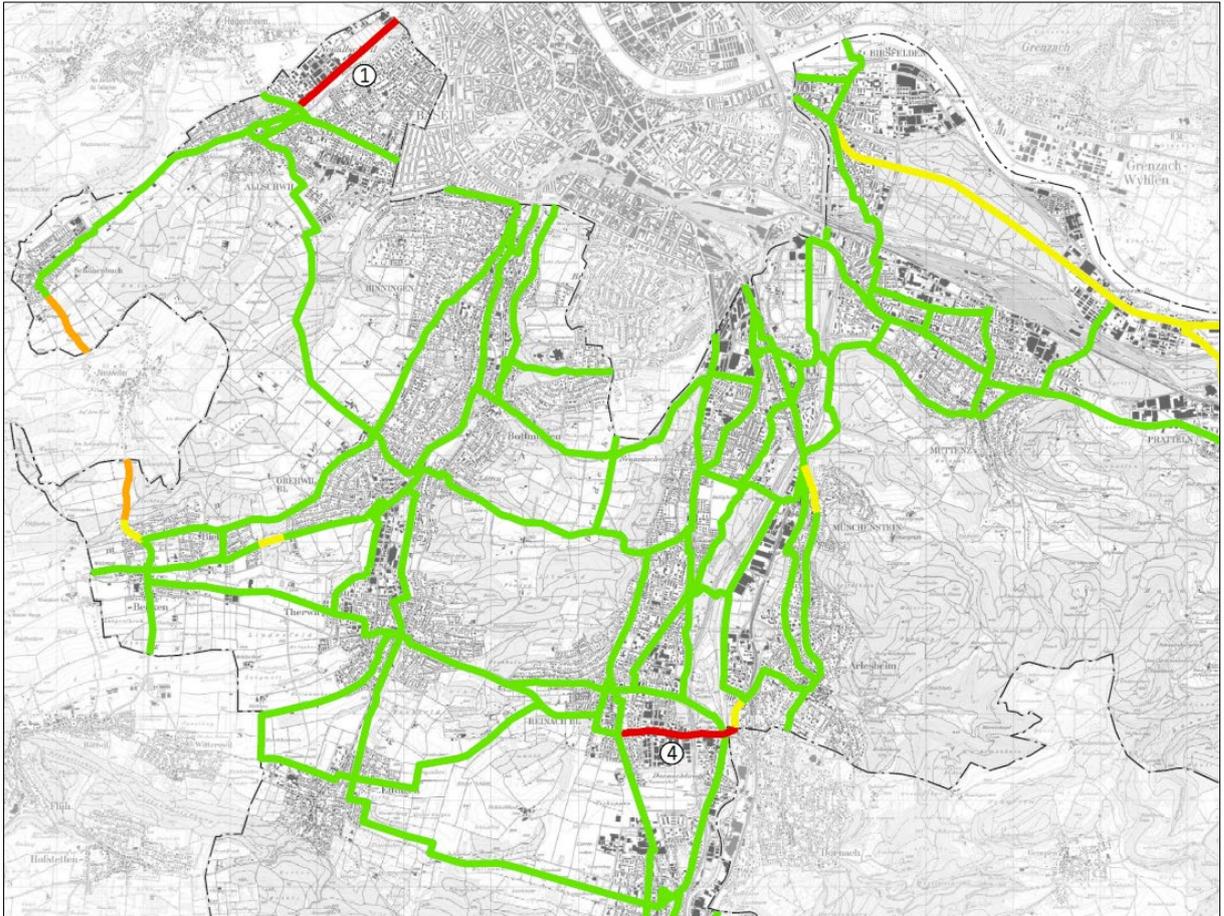
Im Rahmen des Ausbauprogramms kantonale Radrouten (Kap. 2.1) und der Agglomerationsprogramme Basel soll nun mit folgenden Massnahmen endlich eine adäquate Fuss- und Veloverbindung entstehen: Brücke über die A18, Weiterführung der Velo- und Fussverbindung entlang des Stöcklin-Areals und anschliessend über die Nepomukbrücke, welche heute ausschliesslich Fussgängern vorbehalten ist, nach Dornachbrugg bzw. via Kreisel beim Coop bis zum Bahnhof Dornach/Arlesheim.

Planungsträger ist der Kanton Baselland, welcher für den Aus- und Neubau der kantonalen Radrouten zuständig ist und daher auch den grössten Teil der Kosten trägt. Per Gesetz müssen sich jedoch auch die Gemeinden an sogenannten Kunstbauten (wie z.B. Brücken oder Über- und Unterführungen) beteiligen, wenn die neu zu bauenden Radrouten auch eine hohe Bedeutung für das lokale Fusswegnetz besitzen (vgl. Kap. 4.2).

2.1. Ursprung des Projekts

Der Langsamverkehr benötigt sichere, direkte und attraktive Netze. Seit den 1980er Jahren ist der Kanton Baselland dabei, ein kantonales Radroutennetz für den Alltagsverkehr aufzubauen. Der Kanton hat das kantonale Radroutennetz 2009 im kantonalen Richtplan festgesetzt. Mittlerweile ist das Netz weitgehend ausgebaut. Es bestehen aber noch einige Netzlücken (vgl. nachstehende Abbildung), u.a. auf der Verbindung Reinach – Dornach entlang der Achse Bruggstrasse. Für den Abschluss des Ausbauprogramms kantonale Radrouten bzw. die Schliessung dieser Lücken hat der Landrat 2018 eine Ausgabenbewilligung über 21.5 Mio. CHF erteilt.

Im Zentrum stehen dabei v.a. neue bzw. verbesserte Erschliessungen wichtiger Arbeitsplatzgebiete (z.B. Reinach-Kägen, Allschwil-Bachgraben) und zentraler Stationen des öffentlichen Verkehrs (z.B. Bahnhöfe Dornach/Arlesheim, Liestal, Salina Raurica). Eine von insgesamt zehn vorgesehenen Einzelmassnahmen des Ausbauprogramms betrifft Reinach und beinhaltet u.a. den Neubau einer Fuss- und Velobrücke als Teil der Verbindung zwischen dem Bahnhof Dornach/Arlesheim und dem Arbeitsplatzgebiet Kägen.



Auszug Übersichtskarte Ausbauprojekte kantonale Radrouten, Stand Landratsbeschluss 13.09.2018 (Vorlage 2018/445)

2.2. Verankerung in strategischen und planerischen Grundlagen

Nebst dem Kantonalen Richtplan ist das besagte Infrastrukturprojekt Fuss- und Velobrücke Kägen auch mit den strategischen und planerischen Zielen nachfolgender, relevanter Grundlagen/Instrumente im Einklang:

Strategischer Sachplan Nr. 7 Mobilität, Gemeinde Reinach (2020-2024)

Der SSP7 als zentrales politisches Steuerungsinstrument im Bereich Mobilität enthält u.a. folgende Leitsätze/Wirkungen:

- «Der Wohnbevölkerung und Wirtschaft stehen zweckmässige, gut erhaltene und sichere Verkehrsinfrastrukturen zur Verfügung, wobei das Gesamtverkehrssystem der Gemeinde für alle Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmenden effizient, zukunftsorientiert und mit den angrenzenden Gemeinden abgestimmt ist.»

- «Der Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs wird mit geeigneten Anreizen und Massnahmen unterstützt, damit die Kapazitäten des Strassennetzes gesichert sind und der Verkehrslärm minimiert wird.»

Agglomerationsprogramm Basel

Das Planungsinstrument des Bundes soll gemeinde-, kantons- und auch landesübergreifend die Verkehrssysteme der Agglomeration verbessern und die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung koordinieren. Es trägt dazu bei, dass die Agglomeration alle Verkehrsträger effizient einsetzt, die Siedlungsentwicklung nach innen vorantreibt sowie Verkehr und Siedlung aufeinander abstimmt. Entsprechende Massnahmen werden im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Basel mit Bundesbeiträgen unterstützt. Im Aggloprogramm der 2. Generation (Parlamentsbeschluss vom 16.09.2014) ist eine Mitfinanzierung für eine Fuss-/Veloverbindung vom Arbeitsgebiet Kägen zum Bahnhof Dornach-Arlesheim, inkl. Brücke über die A18, bewilligt.

Raumkonzept Birsstadt 2035 (17.05.2016)

Die Analyse im Rahmen des Raumkonzepts Birsstadt zeigte, dass sich die grössten verkehrlichen Herausforderungen (alle Verkehrsträger) bei der Querverbindung Reinach/Dornachbrugg konzentrieren, was auch auf die dort fehlende Langsamverkehrsverbindung zurückzuführen ist. Im Bereich Verkehr enthält das Raumkonzept u.a. folgenden Leitsatz: «Zur Bewältigung der mit dem angestrebten Wachstum zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse ist das Verkehrssystem zu optimieren. Die Verkehrsinfrastrukturen sind, wo nötig, punktuell auszubauen.» Weiter sieht die daraus abgeleitete Teilstrategie Verkehr vor, dass zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Modal-Split zugunsten des ÖV und Fuss-/Veloverkehrs zu verändern ist.

Aktionsplan Mobilität der EnergieRegion Birsstadt (18.12.2018)

Die EnergieRegion Birsstadt hat im Handlungsfeld Mobilität einen umfangreichen und aufeinander abgestimmten Aktionsplan Mobilität erarbeitet. Abgestützt auf die Leitsätze des Raumkonzepts Birsstadt 2035 wurde darin u.a. der Schwerpunkt «Optimierung Langsamverkehrsnetz» festgelegt. In Reinach wurden sieben Massnahmen mit erster Priorität definiert, so auch der Brückenschlag über die A18 zwischen Kägen und kantonalem Werkhof Kreis 1 inkl. Weiterführung der Veloroute Richtung Dornachbrugg.

Mobilitätskonzept Birsstadt (2021-2022)

Gegenwärtig läuft die Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts Birsstadt. Dieses verfolgt u.a. das Ziel, dass sich die Birsstadt durch ein sicheres und durchgängiges Velonetz mit attraktiven Veloschnellrouten ins Agglomerationszentrum Basel auszeichnet. Dazu sind alle Netzlücken und Schwachstellen dauerhaft zu beheben. Auch das Fusswegnetz in den Siedlungsgebieten soll engmaschig und weitgehend hindernisfrei sein.

Gesamtkonzept «Mobilität und Verkehr im Gebiet Kägen», Kanton BL (29.09.2020)

Mit dem Ziel eine übergeordnete Perspektive zu erhalten und die verschiedenen kommunalen, regionalen und kantonalen Vorhaben mit Fokus auf das Gebiet Kägen zu koordinieren, haben das Tiefbauamt BL und die Gemeinde ein Gesamtkonzept in Auftrag gegeben. Für das Arbeitsgebiet Kägen wird bis 2040 von einem Wachstumsszenario mit ca. 2'400 zusätzlichen Arbeitsplätzen ausgegangen. Daraus resultiert auf Basis des Gesamtverkehrsmodells Region Basel 2040 eine Zunahme des Zielverkehrs ins Kägen in der Morgenspitzenstunde um rund 28% und des Quellverkehrs aus dem Kägen in der Abendspitze um rund 22%. Im Gesamtkonzept «Mobilität und Verkehr Kägen» wurde zur Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens ein Fächer von 29 Massnahmen untersucht. Dabei wurde die geplante Fuss- und Velobrücke bereits als gegeben erachtet. Eine der zur Umsetzung empfohlenen Massnahmen ist daher eine attraktive Fortsetzung der Veloverbindung Richtung Dornach und Arlesheim direkt im Anschluss an die neue Fuss- und Velobrücke.

Strassennetzplan, Gemeinde Reinach (14.04.2015)

Der kommunale Strassennetzplan legt in groben Zügen das öffentliche Strassennetz sowie das Fuss-, Wander- und Radwegnetz fest und hält die zukünftigen Verkehrsflächen von Überbauungen frei. Er enthält orientierend eine neue Brücke auf Höhe Kägen über die A18 (Lage variabel) als übergeordnete Verkehrsplanungsmassnahme.

QP Stöcklin, Gemeinden Reinach und Aesch (30.10.2018)

Als Fortführung der neuen Fuss- und Velobrücke Kägen in Richtung Dornach/Arlesheim und als separaten Projektbaustein der kantonalen Radroute plant der Kanton BL auch den Neubau eines kombinierten Fuss-/Veloweges entlang der Bruggstrasse im Abschnitt zwischen Fluhstrasse und Kreisel bei der Birs (dessen Kapazität infolge Rückstaus in die Bruggstrasse ebenfalls ausgebaut wird). Der hierfür benötigte Raum konnte im Rahmen der Quartierplanung Stöcklin mit einem verbindlichen Planeintrag gesichert werden. Die entsprechende Landabtretung der privaten Grundeigentümerschaft an den Kanton BL wurde im Quartierplanvertrag als Teil des Infrastrukturbeitrages vereinbart und erfolgte unentgeltlich. Der Quartierplan Stöcklin leistet somit wertvolle und wegberbeitende Vorarbeit für die neue Kägenbrücke (vgl. auch Kap. 6).

2.3. Bisherige Planungsschritte

Projektentwicklung

Mit einer ersten Machbarkeitsstudie im Jahr 2014 hat das Tiefbauamt BL verschiedene Linienführungen für die Fuss- und Veloverbindung über die A18 untersucht. Als beste Lösung hat sich eine Linienführung abseits der Bruggstrasse erwiesen. Die Linienführung entlang der Bruggstrasse und eine Kombination mit der bestehenden Brücke wurde geprüft, aber aus verschiedenen Gründen verworfen. Die beidseitigen Auf- und Abfahrtsrampen von und zur A18 verunmöglichen eine direkte Linienführung für den Fuss- und Veloverkehr in diesem Bereich. Sicherheit und Fahrfluss für die Verkehrsteilnehmer liessen sich bei einem Anbau an die bestehende Brücke daher nicht wie gewünscht umsetzen. Ausserdem wäre ein Anbau an die bestehende Brücke für die logische grossräumige Fortführung der kantonalen Veloroute nicht ideal verortet, weil diese auf der Parallelachse zur Bruggstrasse, sprich Christoph Merian Ring/Sternenhof/Schalbergstrasse, vorgesehen ist. Auf dieser Grundlage wurden anschliessend das Vorprojekt und das Bauprojekt mit einer separaten Brücke durch die Ingenieurbüros Schmidt+Partner (Brücke) und Märki AG (Fahrbahn Am Kägenrain) erarbeitet. Der Ausarbeitung des nun vorliegenden Bauprojekts (datiert am 22.01.2021, Beschluss BUD am 01.02.2021) ging zudem ab 2015 ein Variantenstudium der Brückenform voran. Die favorisierte Variante konnte schliesslich nach einer Projektvorstellung bei Vertretern relevanter Interessensgruppen (Pro Velo beider Basel, VCS beider Basel, Fussverkehr Schweiz, Schweizerischer Blindenbund und Fachstelle Hindernisfreies Bauen AG/SO/BL von Procap) zugunsten verschiedener Bedürfnisse optimiert werden. Die Gemeinde Reinach war in die gesamte Planung eingebunden und konnte sich letztmals 2019 im Rahmen einer Vorvernehmlassung zur Planaufgabe in die Projektentwicklung einbringen.

Nutzungsplanungsverfahren

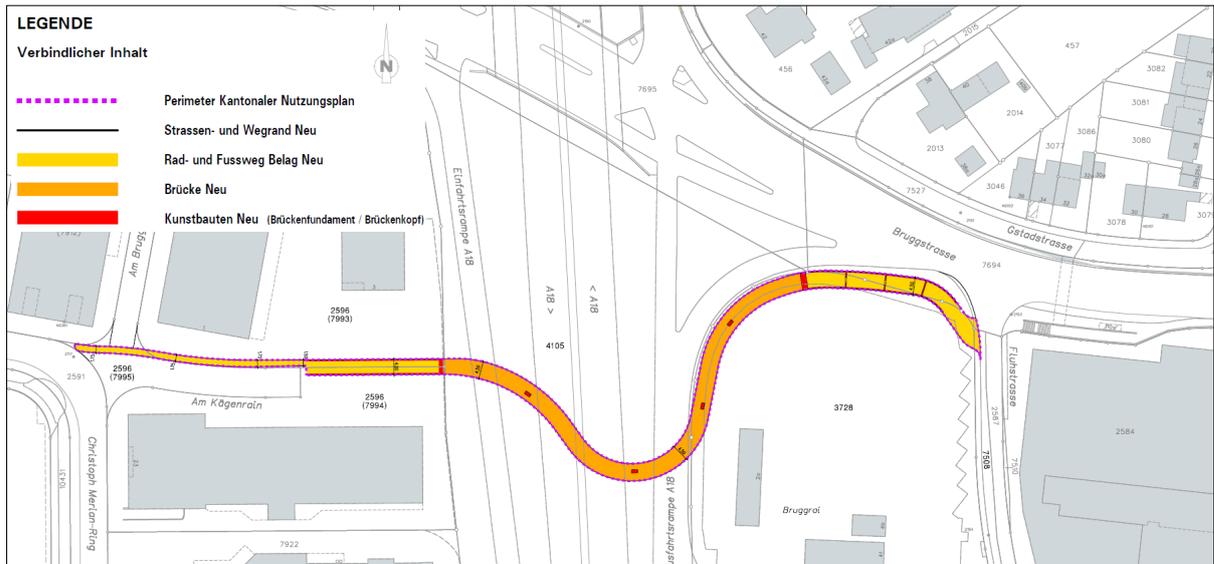
Um die hoheitliche Planungsaufgabe des Kantons zu gewährleisten und weil zur Umsetzung im Bereich der Brückenanknüpfung im Kägen allenfalls der Erwerb weniger privater Landflächen erforderlich ist (denkbar sind auch Dienstbarkeiten), bedarf es einer kantonalen Nutzungsplanung. Die entsprechende Planaufgabe fand vom 08.02.2021 bis 10.03.2021 im Gemeindehaus Reinach statt. Betroffene Grundeigentümer informierte der Kanton schriftlich, die breite Öffentlichkeit über Publikationen im Kantonalen Amtsblatt (Nr. 5 vom 04.02.2021) und als Anzeige im Wochenblatt Birs-eck/Dorneck (Nr. 5 vom 04.02.2021). Die Einsprachen von zwei betroffenen Grundeigentümern konnten mit kleineren Projektanpassungen auf dem Verhandlungsweg bereinigt werden. Dieser Teil

der Nutzungsplanung wird aufgrund der Anpassungen im Januar 2022 nochmals öffentlich aufgelegt (Projekt datiert am 22.11.2021). Anschliessend ist die Nutzungsplanung Fuss- und Velobrücke Kägen noch vom Regierungsrat BL zu genehmigen sobald die Finanzierung sichergestellt ist.

3. Projektbeschreibung

Verortung des Projekts

Das geplante Brückenwerk knüpft auf der westlichen Seite der A18 in der Verlängerung des Christoph Merian-Rings an den heutigen Privatweg Am Kägenrain an. Auf der östlichen Seite der A18 führt die Verbindung über das Areal des Kantonalen Werkhofs (TAB Kreis 1) entlang der Bruggstrasse bis zur Fluhstrasse (vgl. nachstehenden Übersichtplan und Titelbild der Vorlage).

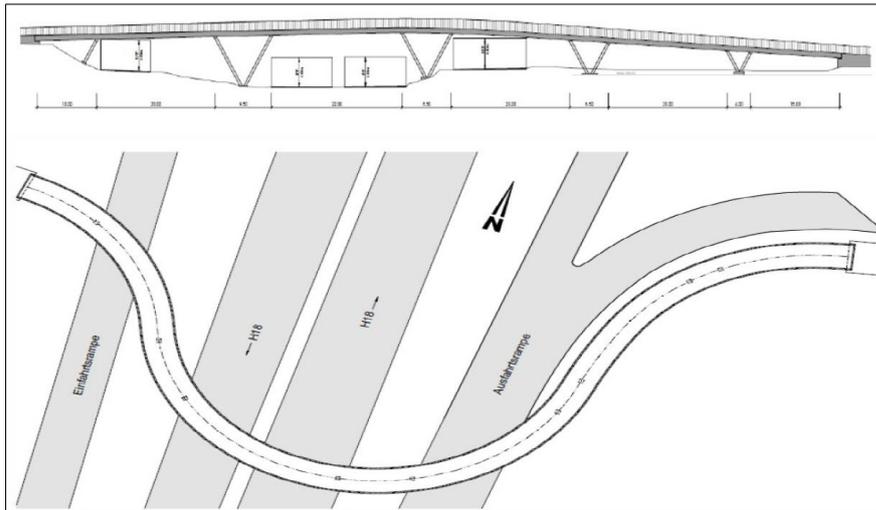


Auszug Kantonaler Nutzungsplan Fuss- und Velobrücke Kägen

Aufgrund des Platzbedarfs in der Achse Am Kägenrain ist eine Neuorganisation der bestehenden Parkfelder und Anlieferung erforderlich, die mit den privaten Grundeigentümern abgesprochen wurde.

Brückenkonstruktion

Das rund 130m lange Brückenwerk wird aus Stahl gefertigt und umschliesst eine 4.5m breite Asphaltfahrbahn. Die fünf Brückenabschnitte variabler Spannweite werden von vier V-förmigen Stützen getragen. Die Lage und die S-förmige Linienführung der Brücke ergeben sich einerseits aufgrund der notwendigen lichten Höhe bei den Ein- und Ausfahrtsrampen der Autobahn und andererseits aufgrund des zu überwindenden Höhenunterschieds von mehreren Metern. Das Gefälle wurde unter Berücksichtigung technischer und finanzieller Aspekte so gewählt, dass die Brücke auch für Personen im Rollstuhl oder mit Kinderwagen passierbar ist. Geh- und Fahrbereich werden getrennt geführt. Das Brückenwerk erhält ein 1.3m hohes Geländer und eine Beleuchtung.



Längsschnitt und Aufsicht im Massstab 1:200

4. Kosten und Finanzierung

4.1. Planungs- und Baukosten

Die Gesamtkosten für die neue Brücke wurden einerseits im Rahmen des Bauprojekts ermittelt und basieren andererseits auf Angaben des Tiefbauamtes BL für die zusätzlichen kantonalen Ausgaben als Bauherrschaft (allfälliger Landerwerb und bereits ausgeführte sowie geschätzte, ausstehende Planungsleistungen).

Angaben in CHF jeweils inkl. 7.7% MwSt.	
Planungskosten (Bauherrschaft)	
bislang	189'000
ausstehend (ca.)	200'000
Landerwerb (keine MwSt.), falls nötig 345m ²	345'000
Baukosten (+/- 20%, Preisbasis 2019)	
Rampen	640'000
Brücke	4'900'000
Brutto-Gesamtkosten	6'274'000

4.2. Finanzierung/Kostenteiler

Die geplante Brücke schliesst eine Lücke im kantonalen Radroutennetz, weshalb der Kanton einen grossen Teil der Kosten übernimmt. Die Brücke dient aber auch der kommunalen Erschliessung und nimmt eine wichtige Rolle im Fusswegnetz der Gemeinde ein. Gemäss Kantonalem Strassengesetz (§ 33, SGS 430) muss sich deshalb auch die Gemeinde an den Kosten für die Brücke beteiligen. Aufgrund der regionalen Bedeutung konnte das Projekt im Aggloprogramm Basel platziert werden, womit sich auch der Bund an den Kosten beteiligt. Um die Bundesbeiträge erhalten zu können, muss der Baustart bis Ende 2027 erfolgen. Der Kostenteiler sieht wie folgt aus:

Angaben in CHF jeweils inkl. 7.7% MwSt.		
Gesamt	6'274'000	100%
Bund (voraussichtlicher Maximalbeitrag aus Aggloprogramm)	1'831'000	29.2%
Kanton BL	2'874'000	45.8%
Gemeinde Reinach	1'569'000	25.0%

4.3. Baukredit

Die in Kapitel 4.1 aufgeführten Planungs- und allfälligen Landerwerbskosten in der Höhe von CHF 734'000 trägt der Kanton BL. Die Gemeinde Reinach beteiligt sich an den Baukosten in der Höhe von CHF 5'540'000 zu 40%, somit CHF 2'216'000. Abzüglich des zu erwartenden Beitrages aus dem Aggloprogramm (ca. 30% der anrechenbaren Kosten) resultiert der Gemeindeanteil von CHF 1'569'000, der vom Einwohnerrat zu bewilligen ist. Ohne Bundesbeitrag würden sich sowohl der Gemeinde- als auch der Kantonsanteil proportional erhöhen.

Angaben in CHF jeweils inkl. 7.7% MwSt.	
Brutto-Gesamtkosten	6'274'000
Drittmittel (Bund, Kanton)	4'705'000
Netto-Baukredit Gemeinde Reinach (+/-20%)	1'569'000
Kostenanteil Gemeinde Reinach	25%

Die Aufteilung der Baukosten zwischen Kanton und Gemeinde nach dem Verteilschlüssel 60:40 entspricht der gängigen Praxis des Tiefbauamtes BL bei vergleichbaren Projekten und ist daher nicht verhandelbar.

4.4. Eigentumsverhältnisse und Unterhalt

Durch das Strassengesetz des Kantons Baselland (§§ 6, 20, 21, 29 und 30, SGS 430) ist festgelegt, dass fertig gestellte Radwege in das Eigentum und den Unterhalt der jeweiligen Gemeinden übergehen. Als designierte Eigentümerin der Fuss- und Velobrücke Kägen werden somit in Zukunft Unterhaltsaufgaben und -kosten auf die Gemeinde Reinach zukommen. Gemäss Projektangaben sieht die geplante Nutzungsdauer der Brücke wie folgt aus:

Tragwerk (Foundation, Widerlager, Brückenplatten, Stahlkonstruktion)	100 Jahre
Korrosionsschutz	50 Jahre
Lager, Geländer	25 Jahre
Belag und Abdichtung	25 Jahre

Das Bauwerk kann mit Bezug auf diese Angaben voraussichtlich während 25 Jahren nahezu investitionslos betrieben werden. Reinigung und Winterdienst sind hingegen kontinuierlich nötig, vom Kostenaufwand her aber untergeordnet (zusätzlich 585m² zum bisherigen Bestand von ca. 425'000m² kommunale Bewirtschaftungsfläche, was ca. 0.1% entspricht).

Alle 5 Jahre müssen gemäss ASTRA die Statik und der Korrosionsschutz sämtlicher Brückenbauten im Gemeindegebiet über die A18 durch ein externes Ingenieurbüro untersucht werden. Hierfür sind jährlich CHF 5'000 in der laufenden Rechnung budgetiert. Allfälliger baulicher Unterhalt an der

neuen Fuss- und Velobrücke erfolgt im Rahmen des jährlichen Budgets für den ordentlichen Strassenbau und Strassenunterhalt. Derzeit ist infolge der neuen Infrastrukturbau keine Aufstockung dieser beiden Budgetposten vorgesehen bzw. erforderlich.

Die Investition der Gemeinde im Umfang von rund CHF 1.57 Mio. wird über die nächsten 40 Jahre buchhalterisch abgeschrieben.

5. Projektrelevanz

5.1. Kantonale Bedeutung

Die Mobilität ist ein wichtiges Bedürfnis der Gesellschaft und einer prosperierenden Wirtschaft. Der Kanton hat gemäss KRIP und Umweltschutzgesetz die Pflicht, den Langsamverkehr zu fördern und zu optimieren. In Anlehnung an die Landratsvorlage 2018/445 möchte er dies u.a. mit dem vorliegenden Projekt in Reinach umsetzen und eine Lücke im kantonalen Radroutennetz schliessen. Die neue Verbindung leistet durch gesundheitsfördernde, ökologische Fortbewegung mittels Velo einen Beitrag zur Entlastung des – insbesondere durch den Berufsverkehr – teilweise überstrapazierten Verkehrssystems (MIV und ÖV). Gleichzeitig kann das kantonal bedeutsame Arbeitsgebiet Kägen durch verbesserte Zugänglichkeit (Fahrfluss und Direktheit) gestärkt werden.

5.2. Regionale Bedeutung

Aus regionaler Optik lässt sich die neue Fuss- und Velobrücke salopp als «Wegbereiter-Projekt» umschreiben, das gleich für mehrere andere Verkehrsinfrastrukturprojekte und Massnahmen wichtige Vorarbeit leistet bzw. diesen dienlich ist. Es stärkt ganz allgemein die Ost-West-Veloachse (Birstal/Leimental) durch die Behebung einer Netzlücke und eines neuralgischen Verkehrsabschnitts. Mit der Entflechtung der Verkehrsträger unterstützt es die langfristigen Bestrebungen in der Bruggstrasse einen ÖV-Korridor zu etablieren. Die Kantone Baselland und Solothurn erarbeiten derzeit in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Therwil, Arlesheim, Dornach und Reinach eine Machbarkeitsstudie für eine tangentielle Tramlinie zwischen dem Bahnhof Therwil und der ÖV-Dreh-scheibe Dornach/Arlesheim mit Zeithorizont 2040, welche vorgängig ein Freispielen der Bruggstrasse von so viel Verkehr wie möglich bedingt und im Betrieb schliesslich eine Veränderung des Modalsplits zugunsten des ÖV zum Ziel hat.

Weiter funktioniert die neue Brücke als Queranschluss für beidseits der Birs geplante radiale Velovorzugsrouten, welche an das weiterführende Netz in Basel anschliessen. Auch hier hat das Tiefbauamt BL unter Einbezug des Vereins Birsstadt 2021 eine Variantenstudie durchgeführt, welche u.a. westlich der Birs (Strecke Aesch, Reinach, Münchenstein, Basel) eine mögliche Velovorzugsroute untersuchte, die durch das Gewerbegebiet Kägen führt und im Zeitraum 2024 bis 2027 als Pilot umgesetzt werden soll. Unter Velovorzugsrouten ist eine möglichst direkte und sichere Velo-Verbindung zu verstehen, die als oberste Hierarchiestufe im kantonalen Velonetz eine möglichst breite Gruppe von Nutzenden mit unterschiedlichen Bedürfnissen anspricht. Im Vordergrund stehen der Fahrfluss (z.B. direkte Linienführung, wenig Unterbrüche durch Lichtsignale, Rechtsvortritt, etc.) und die Sicherheit (keine problematischen Kreuzungen, etc.).

Voraussichtlich im Jahr 2028 wird zudem der 15-Minuten-Takt bei der S-Bahn zwischen Basel und Aesch eingeführt. Damit gewinnt auch der Bahnhof Dornach/Arlesheim zusätzlich an Bedeutung. Umso wichtiger, dass auch aus Reinach daran angeknüpft werden kann, man sicher und schnell mit dem Velo oder zu Fuss an den Bahnhof kommt und dann mit der S-Bahn innert kurzer Zeit in Basel ist. So lohnt es sich auch, das Auto einmal stehen zu lassen.

In vielerlei Hinsicht ist das vorliegende Projekt also ein wichtiger Teil zur Problemlösung und der Beseitigung einer Schwachstelle im Erschliessungsnetz.

5.3. Kommunale Bedeutung

Die Distanz vom Kägen zum Bahnhof Dornach-Arlesheim beträgt weniger als 1 km und wäre daher prädestiniert für einen Fussmarsch oder eine Velofahrt. Auch aus dem Reinacher Ortszentrum oder den südlichen Wohngebieten wäre der Bahnhof Dornach-Arlesheim gut per Velo erreichbar. Doch die Strecke ist heute sehr unattraktiv und führt der dicht befahrenen Bruggstrasse entlang und über den grossen Autobahnanschluss Reinach Süd. Dies hat eine abschreckende Wirkung und trägt dazu bei, dass dann halt doch ein anderes Verkehrsmittel gewählt wird. Für den Gemeinderat ist dies insgesamt ein unhaltbarer Zustand. Mit der neuen Fuss- und Veloverbindung können die schwierigen Passagen umfahren werden und das Sicherheitsempfinden beim Velofahren und Gehen in diesem Abschnitt deutlich erhöht werden. Für die neuen Bewohner*innen der Quartierplanung Stöcklin, die möglicherweise im Kägen arbeiten werden oder sich in Richtung Ortszentrum bewegen, wäre die neue Verbindung äusserst attraktiv und birgt das Potenzial, den Autoverkehr zu reduzieren. Mit dem Brückenschlag möchte der Gemeinderat nebst dem Erzeugen eines funktionalen Nutzens als Erschliessungsweg auch ein Zeichen setzen, um das neu entstehende Wohnquartier mit dem Rest von Reinach besser zu verknüpfen. So wirkt die Autobahn künftig weniger als trennende Hürde (wie sie analog z.B. der Bahnhof SBB in Basel zwischen Gundeldingerquartier und Innenstadt noch immer darstellt).

Auch für den Wirtschaftsstandort Reinach hat das Projekt grosse Bedeutung, erhöht es doch die Standortgunst und somit die Wettbewerbsfähigkeit des Kägen und der dort ansässigen Firmen. So ist es heutzutage für Firmen immer schwieriger, qualifizierte Mitarbeitende zu finden. Der Arbeitsweg spielt dabei eine bedeutende Rolle. Eine direkte und sichere Fuss- und Veloverbindung über die A18 ist somit auch als indirekte Wirtschaftsförderung zu verstehen, die mithelfen soll, die im Kägen generierten Steuereinnahmen langfristig zu sichern und gegebenenfalls sogar zu steigern. Die Steuereinnahmen der juristischen Personen sinken in Reinach nämlich seit 2013. Dies ist ein Hinweis darauf, dass die Reinacher Arbeitsgebiete aktuell punkto Attraktivität mit anderen, neu entwickelten Arbeitsgebieten nicht mithalten können und somit ein dringender Handlungsbedarf besteht. Die angestrebte Transformation von unternutzten Flächen und veralteter Bausubstanz im Kägen hin zu einer moderneren Bauweise und Nutzungen mit einer höheren Wertschöpfung wird mit verbesserter Erschliessungsqualität ebenfalls positiv beeinflusst.

6. Weiteres Vorgehen

Bewilligt der Einwohnerrat den anteilmässigen Baukredit und der Regierungsrat die Nutzungsplanung, wird das Tiefbauamt BL die Ausführungsplanung und das Baubewilligungsverfahren angehen. Dies mit dem Ziel das Brückenwerk im Zeitraum 2023-2024 bauen zu können. Der genaue Terminplan wird u.a. abhängig sein vom Zeitpunkt des Einwohnerratsbeschlusses.

Eine zeitliche Dringlichkeit besteht aufgrund des bereits fortgeschrittenen Baubewilligungsverfahrens zur Quartierplanung Stöcklin. Hier ist mit einer Baubewilligung Anfang 2022 zu rechnen. Der geplante Kapazitätsausbau am Kreisel Dornachbrugg und der erwähnte kombinierte Fuss-/Veloweg entlang der Bruggstrasse stehen im direkten Zusammenhang mit der Quartierplanung Stöcklin und wird im Zuge der Realisierung der Wohnüberbauung mitgebaut (voraussichtlich 2023-2024, vgl. auch Kap. 2.2). Aus diesem Grund ist der vorgängige Bau der Fuss- und Velobrücke Kägen unbedingt im Zeitraum 2023-2024 anzustreben. Sonst mündet der Radroutenabschnitt entlang der Bruggstrasse von Osten herkommend in einer Sackgasse ohne Weiterführung ins Kägen, was kostenmässig und aus praktischen Gründen nicht opportun wäre. Die beiden Projekte machen schliesslich nur gemeinsam Sinn.

7. Konsequenzen

7.1. Folgen aus Sicht der Nachhaltigkeit

Velofahren liegt im Trend, insbesondere mit E-Bikes. Das Velo als platzsparendes, effizientes und umweltfreundliches Verkehrsmittel nimmt in der künftigen Mobilitätsentwicklung eine entscheidende Rolle ein. Es ist somit zweckmässig und zukunftsorientiert, die Verkehrsinfrastruktur darauf abzustimmen und auszubauen. Im besten Fall werden je länger je öfters Beschäftigte im Kägen, Bewohner*innen des neuen Wohnquartiers Stöcklin bzw. Reinacher*innen generell sowie grossräumiger Pendelnde das Auto zuhause stehen lassen und die neue Verbindung zu Fuss oder mit dem Velo (oder in Kombination mit dem ÖV) nutzen. Das Projekt leistet einen wertvollen Beitrag zur Zielerreichung in Anlehnung an das internationale Übereinkommen zum Klimaschutz (CO₂-Reduktion) und der eidgenössischen Energiestrategie 2050. Die Art und Weise der Mobilität haben direkten Einfluss auf den CO₂-Ausstoss, den Verbrauch von fossiler Energie und Ressourcen. Auch den Bestrebungen der Gemeinde, dem «Energienstadtlabel Gold» gerecht zu werden und dieses in Zukunft wieder zu erlangen, dient die Realisierung dieses Projekts und die damit einhergehende Förderung des umweltschonenden Langsamverkehrs.

7.2. Finanzielle Folgen

In der Investitionsplanung sind verteilt auf die Jahre 2023/24 total rund 2.2 Mio. CHF zulasten der Erfolgsrechnung berücksichtigt (= anteilmässiger Baukredit inkl. zu erwartender Bundesbeitrag aus dem Aggloprogramm, da letzterer erst nach erfolgtem Baustart rückvergütet wird).

7.3. Auswirkungen bei Ablehnung der Vorlage

Beteiligt sich die Gemeinde Reinach nicht an den Kosten, besteht Grund zur Annahme, dass die Brücke, welche mittlerweile seit vielen Jahren in Planung ist, nicht erstellt werden kann. Ohne Brücke macht auch die Fuss- und Veloverbindung entlang des Stöcklin-Areals nach Dornachbrugg keinen Sinn, da sie über den Autobahnanschluss nicht weitergeführt werden könnte. Damit bleibt eine Lücke im kantonalen Radroutennetz und die Verhältnisse beim Queren des Autobahnknotens für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer sind weiterhin gefährlich. Zudem kann bei einer Verzögerung der Kreditgutsprache und damit dem Baustart, der entsprechende Bundesbeitrag aus dem Aggloprogramm nicht mehr abgerufen werden (Verfall 2027).

Die Gemeinde Reinach verpasst die einmalige Chance, zu einem neuen und nützlichen Bauwerk zu gelangen. Das Gewerbegebiet Kägen bleibt weiterhin ungenügend durch den Langsamverkehr erschlossen (insbesondere Anbindung an S-Bahn und neues Wohnquartier QP Stöcklin), was mit mehr motorisiertem Verkehr einhergeht und die Standortqualität der dort ansässigen Firmen bei zunehmend überlasteten Verkehrswegen weiter herabsetzt.

8. Anträge des Gemeinderats an den Einwohnerrat

Der Gemeinderat unterbreitet dem Einwohnerrat folgenden Antrag zur Beschlussfassung:

://: 1. Der Einwohnerrat bewilligt für das Bauprojekt Fuss- und Velobrücke Kägen einen Netto-Baukredit in der Höhe von CHF 1'569'000 (+/- 20%, inkl. MwSt., Preisbasis 2019).

Gemeinderat Reinach



Melchior Buchs
Gemeindepräsident



Stefan Haller
Geschäftsleiter

9. Weiterführende Links

[Kantonaler Richtplan BL](#)



[Aggloprogramm Basel](#)



[Ausbauprogramm kant. Radrouten](#)



[Strategische Sachpläne Gemeinde Reinach](#)



[Raumkonzept Birsstadt](#)



[Mobilitätskonzept Birsstadt](#)



[Aktionsplan Mobilität EnergieRegion Birsstadt](#)



[Strassennetzplan Gemeinde Reinach](#)



[Quartierplanung Stöcklin](#)



[Strassengesetz Kanton BL](#)

