



Bericht der Sachkommission Bau, Umwelt und Mobilität Vorlage 1243/2022 Fuss- und Velobrücke Kägen, Baukredit

1. Einleitung

Der Einwohnerrat hat die Vorlage 1243/2022 an die Sachkommission Bau, Umwelt und Mobilität (BUM) überwiesen. Wir danken dem Gemeinderat und der Verwaltung für diese Vorlage.

Neben mehreren Besprechungen mit Gemeinderat und Verwaltung wurde eine Sitzung mit dem Planer der Kantonsverwaltung organisiert. Somit konnte sich die BUM bei ihrer Arbeit optimal informieren und den vorliegenden Bericht verfassen.

2. Ausgangslage

Mit der Vorlage 1243/2022 hat sich Gemeinderat und Verwaltung sehr ausführlich über das Bedürfnis und die geplanten Schritte ausführlich geäußert. Die BUM verzichtet auf eine breite Darlegung bereits darin beschriebener Sachverhalte und verweist dazu auf die genannte Vorlage vom Januar 2022 und legt nachfolgend zusätzliche Erkenntnisse aus den Gesprächen und Rückfragen an die Gemeinde dar:

Es ist dem Kanton Basel-Landschaft ein grosses Anliegen mittels der neuen Fuss- und Velobrücke die verbleibende Erschliessungslücke im Velonetz zwischen dem Gebiet Kägen und dem Bahnhof in Dornach/Arlesheim zu schliessen: Mit dem Landratsbeschluss 2009/169 hat der Kanton im kantonalen Richtplan (KRIP) festgelegt, dass das kantonale Radroutennetz (auf Basis des Radroutenplans 1998) bis 2020 fertigzustellen und weiter zu optimieren ist. Der Lückenschluss ist also ein politischer Auftrag den der Kanton erfüllen muss.

Ebenso hat der Kanton gemäss KRIP die Aufträge, die aktive Mobilität (früher Langsamverkehr) zu fördern und verkehrsentensive Einrichtungen soweit möglich über kantonale Radrouten zu erschliessen.

Mit der Landrats-Vorlage 2018/445 hat der Kanton die Ausgabebewilligung für sämtliche Projekte im kantonalen Radroutennetz beantragt, welche im September 2018 genehmigt wurden. Die Fuss- und Velobrücke stellt eine der aufgeführten Massnahmen dar. Damit wurde u.a. auf einen früheren politischen Vorstoss reagiert (PO 2007-254), der eine neue Veloverbindung zwischen Reinach-Kägen und dem Bahnhof Dornach/Arlesheim forderte. Der Lückenschluss im kantonalen Radroutennetz ermöglicht vielfältige neue Verbindungen. Die neue Brücke ist in den kantonalen Planungsgrundlagen dargelegt und festgesetzt.

Weil die neue Veloverbindung massgeblich vom Bund mitfinanziert wird (via Agglomerationsprogramm 2. Generation), muss der Baustart gemäss entsprechender Bundesvorgabe bis spätestens Ende 2027 erfolgen - anderenfalls verfallen die zugesagten Bundesbeiträge. Gleichzeitig ist die Aufnahme der Kägenbrücke ins



Agglomerationsprogramm ein Gütesiegel für das Projekt, d. h. es hat sich gegenüber anderen Projekten auf regionaler und nationaler Ebene als besonders wichtig und effektiv herausgestellt.

Ursprünglich wurde die Idee einer neuen Brücke über die Autobahn für Velos und für Fussgänger von privater Seite vorgeschlagen (im Rahmen des Bauprojektes «Tech-Center», damals noch in der Verlängerung des Nuglarwegs), fand dann später Niederschlag im kommunalen Reinacher Strassennetzplan und in der kantonalen Richtplanung sowie im Agglomerationsprogramm des Bundes.

Die Vorlage beinhaltet den Beschluss über die Finanzierungsbeitrag der Gemeinde Reinach, welche die Brücke nicht nur für Fahrräder, sondern auch für Fussgänger nutzbar machen möchte. Eine reine Velobrücke würde wohl voll und ganz vom Kanton Basel-Landschaft finanziert. Auf Grund des Gemeindegewillens, die Brücke auch für Fussgänger nutzbar zu machen, fällt ein massgebender Finanzierungsanteil auch auf die Gemeinde Reinach zurück. Die Brücke selbst wird durch den Kanton Basel-Landschaft erstellt. Nach der Fertigstellung geht sie in den Besitz der Gemeinde Reinach über, der bauliche und betriebliche Unterhalt liegt dann bei der Gemeinde (gemäss kantonalem Strassengesetz vom 24.03.1986).

Die nahtlose Fortsetzung der Wegbeziehungen ist zu Fuss sowohl via Nepomukbrücke als auch via die Birsbrücke (Bruggstrasse) bis zum Bahnhof Dornach garantiert.

Die Fortsetzung per Velo ist via die Birsbrücke (Bruggstrasse) in Richtung Arlesheim garantiert; die Fortsetzung als zusätzliche kantonale Veloroute via Nepomukbrücke in Richtung Bahnhof Dornach ist ebenfalls gesichert.

Im Sommer 2022 konnte im Rahmen einer Besprechung mit der kantonalen Denkmalpflege der Kantone Basellandschaft und Solothurn, der Gemeinde Dornach und dem Tiefbauamt BL festgelegt werden, auf der Nepomukbrücke den Belag anzupassen und diese für den Fuss- und Veloverkehr auszulegen. Diese Massnahme wurde erst nach der Veröffentlichung der Vorlage beschlossen und ist darum darin nicht erwähnt. Die Nepomukbrücke befindet sich im Besitz der Gemeinde Dornach und dem Kanton Basel-Landschaft. Die Massnahmen an der Brücke werden von den Eigentümern respektive vom Kanton Solothurn getragen (im Gegenzug ist der Kanton Basellandschaft für den Unterhalt der Autobrücke zuständig).

3. Beurteilung der Vorlage

Die BUM hat die Vorlage gründlich studiert. Inhaltlich zeigt sie detailliert auf, in welcher Art die Gemeinde von einem solchen Bauwerk profitieren kann.

Dabei kommt vor allem der Erschliessung vom Industrieareal Kägen eine wichtige Rolle zu. Die Gemeinde möchte die Rahmenbedingungen für ansässige und allfällige neue Firmen derart gestalten, dass fehlende Verkehrsinfrastrukturen nicht über Wegzüge respektive Nicht-Ansiedlung entscheiden.

Eine von Kanton und Gemeinde vorgenommene Analyse «Gesamtkonzept Mobilität und Verkehr im Gebiet Kägen» (Schlussbericht vom 07.05.2021) bestätigte den Bedarf an Verbesserungen für Verkehrsteilnehmende der aktiven Mobilität. Dabei ist die neue



Brücke eine Kernmassnahme, auf welcher aufbauend weitere Optimierungen (Trottoirs, Abstellflächen, Strassenraumgestaltungen etc.) vorgenommen werden können: Die Brücke ermöglicht sinnvolle Massnahmen für Verkehrsteilnehmende der aktiven Mobilität und kann als Katalysator für eine zukunftsgerichtete Positionierung des Arbeitsgebiets Kägen dienen.

Anlässlich der jährlich stattfindenden Besuche der Betriebe des Kägens durch eine Gemeindedellegation wird durch die Betriebe durchgehend die Erschliessungssituation des Kägens als besonders wichtiges Anliegen angesprochen. Dies sei das zentrale Argument, wenn es um die Standortqualität der Betriebe gehe, da insbesondere die hochqualifizierten MitarbeiterInnen rar sind und der Arbeitsweg für diese eines der zentralen Entscheidungskriterien darstellt.

Aus diesen Gründen setzt sich die Gemeinde auf allen Ebenen für verbesserte Erschliessungen ein:

Öffentlicher Verkehr:

- Optimierungen des Bus-Angebots (Taktverdichtung Bus 64, Routenoptimierung Bus 62); kurzfristig
- ¼-Stunden-Takt der S-Bahn am Bahnhof Dornach-Arlesheim; mittelfristig
- Tram-Verbindung Therwil – Reinach – Dornach; langfristig

Motorisierter Individualverkehr:

- Vollanschluss Aesch; im Bau
- Prüfung einer separaten Autobahnausfahrt von Basel herkommend in den Nuglarweg mündend; mittel- bis langfristig

Aktive Mobilität:

- Kägenbrücke, neue Ost-West-Route für zu Fuss Gehende und Velo Fahrende mit Verbindung ins Quartier Steinreben und zum Bahnhof Dornach-Arlesheim; kurzfristig
- Entwicklung einer Velo-Vorzugsroute von Aesch via Kägen – Hinterkirch – Aumatt – Baselstrasse – Münchenstein – Basel (Dreispietz), kantonales Projekt; ab 2025
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Sicherheit im Strassenraum, u. a. durch Einführung von Tempo 30 (Motion 144); kurzfristig

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 muss sich deshalb auch die Gemeinde an den Kosten für die Brücke beteiligen. Bei der vorgeschlagenen Finanzierung trägt die Gemeinde einen Anteil von 25% der gesamten Kosten (Bund 29.2%, Kanton 45.8%). In Franken ausgedrückt soll sich die Gemeinde mit CHF 1'596'000 am Projekt beteiligen. Die BUM erachtet es nach all den Sparmassnahmen, welche der Einwohnerrat in der vergangenen Zeit erlassen hat als nicht mehrheitsfähig, nun eine Investition in solchem Umfang zu tätigen. Deshalb wurde die Frage nach Alternativen zu diesem Projekt aufgeworfen. Dabei hat die BUM nachgefragt ob sich die bestehende Autobahnbrücke beim Tierpark nicht als bessere Alternative für den Fuss und Veloverkehr anbietet?



Auszug der Antwort des Gemeinderates:

Die Route via Tierpark bietet sich für den Alltagsverkehr (Pendel-, Berufs-, Ausbildungs-, Versorgungs- und Freizeitverkehr) zwischen Dornachbrugg und dem Kägenquartier nicht an: Insbesondere ist die Route für zu Fuss Gehende zu weit und wird deshalb auf der Relation (Bahnhof-) Dornachbrugg – Kägen im Alltag nicht benutzt. Auch für VelofahrerInnen bleibt der Umweg weiterhin gross, zumal auch die Steigung der steilsten 50m im Falle der Austrasse (zwischen Tierpark und Aumattstrasse) mit 9,4% markant über dem steilsten 50m-Abschnitt des neuen Brückenprojekts (7.2%) liegt – deshalb ist diese Route auch für Velofahrende nicht attraktiv.

Die bestehende Strasse ist als Mischverkehrsfläche für zu Fuss gehende und Velofahrende mit einer Breite von meist nur 3 bis 3.5m ausgebaut. Dies führt bereits heute zu teilweise gefährlichen Konfliktsituationen zwischen WandererInnen (Austrasse ist Teil des Wanderwegnetzes) / SpaziergängerInnen insbesondere auch mit Hunden, Tierparkbesuchenden (Kinder!) und BewohnerInnen des Seniorenzentrums einerseits und Velofahrenden (mit Tretunterstützung bis zur Geschwindigkeit von 45km/h) andererseits. Auch die Austrasse müsste für Velomassnahmen deutlich verbreitert und ausgebaut werden: Insbesondere müsste eine Verbreiterung eine räumliche Aufteilung von Velo- und Fussweg ermöglichen. Gleichzeitig führt die Austrasse mitten durch sowohl Waldareal als auch durch die Naturschutzzone N2.3 («Waldareal, Gebiet Mülimatten» mit einer «sehr wertvollen» Bedeutung) gemäss Zonenplanung Landschaft. Weder Waldrodungen noch nutzungsplanerische Schmälerungen der Naturschutzzone sind aber valable Massnahmen, wenn bereits klar ist, dass eine noch bessere (direktere und weniger steile) Variante – nämlich das jetzt vorliegende Projekt der Kägenbrücke – machbar ist. Beide Planungen (Mutation der Zonenplanung Landschaft und Waldrodungsgesuch) bergen deshalb sehr grosse Verfahrensrisiken. Und schlussendlich müsste auch noch eine gefahrenfreie Querung der Bruggstrasse geschaffen werden.

Es ist für diese Massnahmen mit einer geschätzten Summe in der Grössenordnung von bis zu 6.7 Mio. Franken zu rechnen (ohne vorliegende Beteiligungszusagen seitens des Kantons oder des Bundes für diese Planungsidee, d. h. möglicherweise liegen 100% der Kosten bei der Gemeinde).

Die Nachfrage nach der Anbindung der Fuss- und Veloführung an eine künftig geplante Tramverbindung von Dornach nach Therwil, welche die Autobahn auch überqueren muss, konnte nur insofern beantwortet werden, dass eine solche Trambrücke noch nicht einmal im Richtplan des Kantons vorgesehen ist und mit einer frühestmöglichen Realisierung nicht vor den 2040er Jahren zu rechnen ist. Mit diesem Zeithorizont ist diese Variante keine Alternative zum vorgesehenen Projekt.

Nach Abwägung mit den Alternativen ist die BUM der Meinung, dass das Projekt an geplanter Lage richtig ist, die Finanzierungskosten mit Steuergeldern in der Höhe von CHF 1'569'000 in Zeiten von klammen Gemeindefinanzen aber nicht zu rechtfertigen. Die BUM hat darum Gemeinderat und Verwaltung angefragt, ob sich die Finanzierung des geplanten Bauwerkes nicht mit anderen Mitteln aufgleisen lässt.



4. Überarbeitung der Finanzierung

Verwaltung und Gemeinderat haben aufgrund der Bedenken der BUM auch im Einbezug mit den Kantonsbehörden nach neuen Finanzierungslösungen gesucht. Nach rechtlichen Abklärungen wurde zugunsten der geplanten Brücke eine neue zweigeteilte Kostenverteilung für die Gemeinde Reinach aufgestellt.

- a. (Mit-)Finanzierung durch den Infrastrukturfonds: Grundsätzlich ist es möglich, für Infrastrukturen der aktiven Mobilität Gelder aus dem Infrastrukturfonds zu verwenden, der aus den Mehrwertabgaben aus den Quartierplanungen geäuftnet wird. Die relevanten Auszüge aus der «Verordnung über den Fonds für Infrastrukturbeiträge» vom 23. Juni 2020 lauten:
- «§ 2 Verwendungszweck
Die Mittel des Fonds werden für die Schaffung [...] öffentlicher Infrastrukturen verwendet, sofern diese [...] der Mobilität [...] dienen und einen Mehrwert für die Bevölkerung schaffen.
- § 3 Infrastrukturen
Mit Geldern aus dem Fonds können insbesondere folgende Infrastrukturen ganz oder zum Teil finanziert werden:
- [...]das [...] Wegnetz [...].»

Die Finanzierung des Gemeindeanteils der neuen Fuss- und Velobrücke oder Teilen davon ist also aus den Geldern des Infrastrukturfonds möglich.

Insbesondere wurde der erzielte Mehrwert auf dem QP Stöcklin-Areal seitens der Bauherrschaft einerseits durch Sachleistungen zu Gunsten der Einwohnergemeinde Reinach (Landabtretungen, Vorkaufsrechte, Geh- und Fahrrechte zu Gunsten der Öffentlichkeit, Durchleitungsrechte etc.) aber auch durch einen namhaften finanziellen Beitrag zugunsten des Infrastrukturfonds abgegolten.

Aufgrund der räumlichen und inhaltlichen Nähe (neue Bewohnerschaft resp. Arbeitsplatzinhabende im QP Stöcklin-Areal sind potentielle Nutzer der neuen Fuss- und Velobrücke) erscheint es aus Sicht des Gemeinderates gerechtfertigt, einen Teil der Kosten für die neue Brücke durch den Infrastrukturfonds abzudecken.

- b. Kostenreduktion und –plafonierung: Der Kanton hat sich in Absprache mit der Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm erfreulicherweise bereit erklärt, den Perimeter für das Projekt derart zu verkleinern, dass ein günstigerer Beitrag für die Gemeinde verbleibt. Das Teilstück «Am Kägenrain» (westliches Brückenvorland) wird neu als separates Projekt taxiert, das keine Kunstbauten aufweist, und deshalb zu 100% vom Kanton finanziert wird. Zudem übernimmt der Kanton grosszügigerweise neu das gesamte Bauherrenrisiko bzgl. Kostensteigerungen (obwohl bereits jetzt die Kostenschätzungen seitens der Projektverfassenden um mehrere hunderttausend CHF stark nach oben korrigiert wurden, insb. was den Stahlbau anbetrifft). Zuletzt sieht der Kanton davon ab, der Gemeinde die Bruttobaukosten des Gemeindeanteils zu überwälzen (unter der Annahme, dass die Gemeinde später den Bundesbeitrag aus dem Agglomerationsprogramm wieder zurückerstattet bekäme). Neu handelt es sich um eine Einmalzahlung einer Pauschale an den Kanton. Anstelle der bisherigen anrechenbaren Baukosten (Gemeindeanteil) gemäss Vorlage von netto CHF 1'569'000 (brutto CHF 2'216'000 abzüglich Bundesbeiträge des Agglomerationsprogramms)



verbleibt neu bei der Gemeinde eine einmalige Pauschale an den Kanton von CHF 1'070'454 bei entfallenden Risiken der Kostensteigerung und ohne Vorleistungen erbringen zu müssen, die später vom Bund rückvergütet würden.

In der Summe geht es um die Zahlung der neu CHF 1'070'454 an den Kanton, wobei ein Teil davon durch den Infrastrukturfonds finanziert werden kann. Von einer vollständigen Finanzierung durch den Infrastrukturfonds möchte der Gemeinderat absehen, weil dies die Handlungsmöglichkeiten dieses Fonds sehr stark einschränken würde und explizit die Wohnumfeldaufwertung, die Entwicklung von Siedlungsgrün und weitere ökologisch-klimatische Aspekte ebenso wichtig sind wie die neue Fuss- und Veloverbindung. In Abwägung dieser Argumente und in Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten schlägt der Gemeinderat der BUM und damit dem Einwohnerrat neu vor, die Hälfte des pauschalen Gemeindebeitrags über das ordentliche Budget (Investitionsrechnung) und die andere Hälfte durch den Infrastrukturfonds zu finanzieren, je CHF 535'227.

Damit werden die Investitionen der Vorlage, welche auf Steuererträgen basiert um zwei Drittel von CHF 1'569'000 auf neu CHF 535'227 gesenkt. Daneben wird der Infrastrukturfonds der Gemeinde neu mit CHF 535'227 belastet. Ausserdem fällt bei der neuen Finanzierungsform durch die Pauschalisierung das Risiko der Teuerung und der Vorfinanzierungsteil der Bundesgelder weg. Das Risiko für böse finanzielle Überraschungen durch ungünstige Marktbedingungen fällt somit für die Gemeinde Reinach weg.

Die BUM erachtet das neue Finanzierungsmodell aus Sicht der Gemeinde als sehr gelungen. Unter dem Umstand, dass die geplante Brücke einem grossen Bedürfnis vieler Firmen (und damit vorwiegend juristischen Steuerzahlern) im Kägen entspricht, sieht die BUM die Verhältnismässigkeit der Investitionen als gegeben an. Eine Mehrheit der BUM kann die Investition gemäss der Anträge der BUM unterstützen.

5. Fazit

Die BUM ist mit den ausführlichen Unterlagen und den ausgewiesenen Planungen zufrieden und dankt Gemeinderat und Verwaltung für ihre Unterstützung bei der Beurteilung und den Einsatz, mit dem sie mit dem Kanton die Anpassung der Finanzierung zugunsten unserer Gemeindefinanzen erreicht hat.

Die BUM empfiehlt dem Einwohnerrat mehrheitlich den ursprünglich in der Vorlage niedergeschriebenen Antrag des Gemeinderates abzulehnen (Antrag 1) und stattdessen die neu organisierte Finanzierung zu beschliessen (Antrag 2).

Eine Minderheit der BUM möchte auf die finanzielle Beteiligung der Gemeinde an den Fussgängeranteil der geplanten Brücke verzichten. Sie empfiehlt deshalb beide Anträge zur Ablehnung.



Im JEP 2023-2027 sind im LB 71 (Mobilität) für das Jahr 2023 Investitionen von CHF 150'000 zugunsten von Massnahmen im Zusammenhang mit der Fuss- und Velobrücke Kägen eingestellt. Die BUM wünscht sich für künftige Vorlagen, dass darin jeweils alle anfallenden Kosten aufgeführt sind und dadurch Investitionen über das ordentliche Budget im Nachhinein nicht nötig sind. Das trägt zur Transparenz und dadurch zur Akzeptanz bei.

Anträge:

Empf. BUM:

://: 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)

ablehnen

://: 2. Der Einwohnerrat bewilligt für das Bauprojekt Fuss- und Velobrücke Kägen einen Netto-Baukredit in der Höhe von CHF 535'227 sowie zusätzlich eine Finanzierung in der Höhe von CHF 535'227 durch den Infrastrukturfonds (beide Beträge als Pauschalabgabe an den Kanton BL)

annehmen

Reinach, den 25. November 2022

Sachkommission Bau, Umwelt und Mobilität

Rolf Siegenthaler

Mitglieder der Sachkommission BUM

Rolf Siegenthaler, SP (Präsident)
Aram Naderi, Grüne (Vizepräsident)
Adrian Billerbeck, SVP
Jörg Burger, FDP
Andreea Lack, SVP
Christina Lagger, SP
Daniel Stark, FDP
Andreas Suppiger, die Mitte/GLP
Ladislav von Sury, die Mitte/GLP