



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Binningen, BLT Linie 10/17, Ausbau Doppelspurtrasse Spiesshöfli und Instandsetzung Bottmingerstrasse, Abschnitt Gorenmattstrasse bis Liegenschaft Bottmingerstrasse 5/7; Projektierungskreditvorlage

Datum: 19. August 2014

Nummer: 2014-262

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2014/262

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

**Binningen, BLT Linie 10/17, Ausbau Doppelspurtrasse Spiesshöfli und Instandsetzung Bottmingerstrasse, Abschnitt Gorenmattstrasse bis Liegenschaft Bottmingerstrasse 5/7
Projektierungskreditvorlage**

vom 19. August 2014



1. Zusammenfassung

Im Rahmen des 6. Generellen Leistungsauftrags für den öffentlichen Verkehr für die Jahre 2010 bis 2013 erfolgte im Dezember 2011 die Umstellung der Linien 10 und 17, zwischen Ettingen und Dornach resp. Wiesenplatz, von einem 10-Min.-Takt auf einen 7.5-Min.-Takt. Der bestehende ca. 350 m lange Einspurabschnitt Spiesshöfli in Binningen stellt für diese Umstellung einen betrieblichen Engpass dar. Infolge des zunehmenden Verkehrsvolumens gilt der heutige Einspurabschnitt als Nadelöhr und birgt somit Probleme für die Betriebsstabilität. Bereits geringe Störungen wirken sich auf die Betriebs- und Fahrplanstabilität aus.

Das Leimental ist der einzige Korridor der Agglomeration Basel ohne Eisenbahnerschliessung. Als Ersatz für eine S-Bahn wird deshalb ein Expresstram aus dem Leimental an den Bahnhof SBB konzipiert. Der Betrieb eines Expresstrams erfordert die Eliminierung des Einspurabschnitts Spiesshöfli; die Realisierung des Doppelspurausbaus ist somit eine zwingende Voraussetzung für eine spätere Inbetriebsetzung des Expresstrams.

Gemäss dem Eisenbahngesetz müssen bis Ende 2014 alle Bahnübergänge gesetzeskonform abgesichert oder aufgehoben werden. Im Bereich des bestehenden Einspurabschnitts Spiesshöfli in Binningen bestehen fünf nicht gesetzeskonforme Bahnübergänge, die aufgrund der mangelnden Platzverhältnisse nicht mit Schranken gesichert werden können. Die Aufhebung der Übergänge ist nicht möglich, da diese die einzige Erschliessung der angrenzenden Liegenschaften darstellt. Eine sichere und gesetzeskonforme Lösung ist in diesem Bereich nur mit einer alternativen Erschliessung möglich.

Mit dem Doppelspurausbau Spiesshöfli sollen künftig einerseits der betriebsbehindernde Einspurabschnitt eliminiert und andererseits die Erschliessung der Liegenschaften gesetzeskonform gelöst werden. Ausserdem soll die Bottmingerstrasse, nebst der kompletten Instandsetzung des Strassenkörpers, auch auf die geforderten Normbreiten für eine Ausnahmetransportroute ausgebaut werden. Um die Sicherheit für die Fussgänger zu erhöhen, wird ein durchgehendes 2.00 m breites Trottoir vorgesehen.

Für die Erarbeitung des Projektes (Vor- und Bauprojekt inkl. Auflageprojekt) wird beim Landrat ein **Projektierungskredit von CHF 850'000.-** inkl. MwSt. beantragt.

1.1. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
1.1.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Rechtliche Grundlagen	4
3.	Begründung / Bedarf	4
3.1.	Ausgangslage	4
3.2.	Projektziele	5
3.3.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	6
3.4.	Übergangszeit "Bestehende Bahnübergänge"	6
4.	Das Projekt	7
5.	Wohnüberbauung Spiesshöfli	9
6.	Termine	10
7.	Kosten und Finanzierung	10
7.1.	Investitionskosten	10
7.2.	Projektierungskosten	10
7.3.	Erwerb von Grund und Rechten	11
7.4.	Bundesbeiträge	12
7.5.	Folgekosten	12
8.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	13
9.	Antrag	13
10.	Anhang	13

2. Rechtliche Grundlagen

- Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten, vom 6. Oktober 2006
- Eisenbahngesetz (EBG) vom 20. Dezember 1957 (Stand am 1. November 2011)
- Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (EBV) vom 23. November 1983 (Stand am 1. Juli 2010)
- Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) vom 15. Dezember 1983 (Stand am 1. Juli 2010)
- Verordnung über elektrische Anlagen von Bahnen (VEAB) vom 5. Dezember 1994 (Stand am 1. Januar 2010)
- Verordnung über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen (VPVE) vom 2. Februar 2000
- Bundesgesetz über die Enteignung (EntG) vom 20. Juni 1930 (Stand am 13. Juni 2006)
- Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) vom 8. Januar 1998
- Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985
- Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Beschluss vom 26. März 2009
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft (USG BL) vom 27. Februar 1991
- Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz vom 20. November 1991
- Die BLT - Baselland Transport AG besitzen für die Linie 10 eine Einheitskonzession (Infrastruktur und Personenbeförderung) des Bundes.

3. Begründung / Bedarf

3.1. Ausgangslage

Die BLT-Linien 10/17 sind das Hauptverkehrsmittel für die Erschliessung des Leimentals durch den öffentlichen Verkehr.

Im Rahmen des 6. Generellen Leistungsauftrags für den öffentlichen Verkehr für die Jahre 2010 bis 2013, welcher am 28. Mai 2009 durch den Landrat des Kantons Basel-Landschaft genehmigt wurde, erfolgte im Dezember 2011 die Umstellung der Linien 10 und 17, zwischen Ettingen und Dornach resp. Wiesenplatz, von einem 10-Min.-Takt auf einen 7.5-Min.-Takt. Beim

Einspurabschnitt Spiesshöfli zwischen den Haltestellen Bottmingermühle und Binningen können im 7.5-Minuten-Intervall auf den Tramlinien 10 und 17 (d.h. insgesamt 32 Kurse pro Stunde) die fahrplanmässigen Kreuzungsstellen bestenfalls knapp ausserhalb des ca. 350 m langen Einspurabschnittes gelegt werden. Ein fahrplanmässiger Betrieb ist jedoch nicht immer gewährleistet. Insbesondere stadtauswärts können sich Verspätungen ergeben, was zu Fahrplan-Instabilitäten führen kann (Verspätungen werden an den Gegenkurs weitergegeben usw.).

Die BLT-Linien 10/17 besitzen die Funktion einer S-Bahn im Leimental. Der Bericht Betriebskonzept Leimental vom 19.10.2009 kommt zum Schluss, dass aus Gründen der Betriebsstabilität bei der Einführung des 7.5-Minuten-Taktes der Doppelspurausbau Spiesshöfli dringend zu empfehlen ist. Der Doppelspurausbau ist aus betrieblichen Überlegungen (Auffangen von Verspätungen, insbesondere aus der Stadt heraus, sowie Fahrplangestaltung für die Einfädelung der Kurse ins Stadtnetz) wie aus planerischer Flexibilität (Bau / Betrieb Margarethenstich, Einführung von Expresstrams) notwendig.

Der Doppelspurausbau Spiesshöfli ist Bestandteil des von den beiden Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt entwickelten Konzepts "Tramnetz Region Basel 2020".

Im Bereich des heute bestehenden Einspurabschnitts Spiesshöfli in Binningen bestehen fünf nicht gesetzeskonforme Bahnübergänge. Im heutigen Zustand können die Bahnübergänge im Abschnitt Spiesshöfli nicht geschlossen werden, da diese die einzige Erschliessung der westlich des Gleistrassees liegenden Liegenschaften darstellen. Gemäss der Eisenbahnverordnung (EBV) Art. 37f "Sanierung bestehender Bahnübergänge" sind die Bahnübergänge, die nicht der EBV entsprechen, aufzuheben oder bis spätestens 31. Dezember 2014 anzupassen. Der Abschnitt Spiesshöfli zwischen der Gorenmattstrasse und der Schlossgasse in Binningen weist vor allem in den Bereichen der privaten Bahnübergänge für die Zufahrten zu den Liegenschaften auf der Westseite der Bottmingerstrasse eine mangelnde Verkehrssicherheit auf. Die Unfallstatistik im Zeitraum von 2007 bis 2011 zeigt denn auch, dass sich Unfälle vor allem beim Überqueren der Bahngleise ereigneten.

Die angrenzende Bottmingerstrasse ist Bestandteil des kantonalen Strassennetzes. Sie ist im Richtplan als Hauptverkehrsstrasse kategorisiert. Mit einer Verkehrsbelastung von ca. 13'000 Fahrzeugen pro Tag und als Versorgungsroute für Ausnahmetransporte Typ II hat sie für die Erschliessung des Leimentals eine zentrale Bedeutung. Die Fahrbahnbreite variiert im heutigen Zustand zwischen 5.95 m und 7.80 m und entspricht somit nicht dem Standard einer Hauptverkehrsstrasse dieser Bedeutung. Das auf der Ostseite liegende Trottoir weist eine ungenügende und nicht konstante Breite auf. Zudem besteht an der Bottmingerstrasse ein hoher Instandsetzungsbedarf.

3.2. Projektziele

Die hauptsächlichen Projektziele sind:

- Garantieren der Fahrplanstabilität der BLT-Linie 10 und der Einsatzlinie 17 inkl. Schaffung der notwendigen Flexibilität für zukünftige Fahrplankonzepte (z.B. Expresstram, Margarethenstichlinie)

- Beschleunigung des Trambetriebs resp. Verbesserung der Reisezeit
- Aufhebung resp. Absicherung der nicht gesetzeskonformen Bahnübergänge
- Gewährleistung einer sicheren Erschliessung der Parzellen zwischen Tramtrasse und Birsig
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Fussgänger
- Instandsetzung der Bottmingerstrasse inkl. Anpassung an die heutigen, verkehrlichen Anforderungen

3.3. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Zur Erfüllung dieser Ziele, insbesondere für die Beseitigung der sich durch die Einführung des 7.5-Minuten-Taktes abzeichnenden Probleme beim Einspurabschnitt Spiesshöfli, wurde unter der Führung einer Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der BLT, der Gemeinde Binningen, des Kantons und externen Beratern, eine Studie durchgeführt. Analog einer Zweckmässigkeitsprüfung wurden in drei Phasen Lösungen gesucht. In einem ersten Schritt wurden denkbare Lösungsansätze skizziert (breiter Variantenfächer, z.B. Tieflage Bahn, Tieflage Strasse, Hochlage Bahn, Verlegung Bahn, Bahn auf der Strasse usw.). Die Arbeitsgruppe hat aufgrund eines Bewertungsrasters eine Grobauscheidung vorgenommen. Für die verbleibenden Varianten wurde eine Machbarkeitsüberprüfung durchgeführt. Dabei zeichneten sich zwei grundsätzlich verschiedene Varianten aus. Zum einen eine "Tieflage Bahn (Tunnel)" und zum anderen die "à Niveau - Lösung" (Zweites paralleles Gleis auf der Westseite). Für beide Varianten wurde die Machbarkeit im Detail geprüft. Zusätzlich wurde für beide Varianten eine städtebauliche Studie durch ein beigezogenes Architekturbüro erstellt. Diese Studie zeigt, dass die Variante "à Niveau" trotz des Abbruchs diverser Gebäude auf der Westseite entlang dem Bahntrasse auch eine städtebauliche Chance für die Gemeinde Binningen bietet.

Bei sämtlichen möglichen Gewichtungen steht die Variante "à Niveau" eindeutig als Bestvariante im Vordergrund; diese Lösung wurde nach Abschluss der Machbarkeitsstudie auf Stufe Vorprojekt weiterbearbeitet.

Um die Variante "à Niveau" realisieren zu können, müssen bestehende Liegenschaften rückgebaut werden. In der Zwischenzeit wurden bereits Verhandlungen mit den Eigentümern geführt, der Wert sämtlicher Liegenschaften wurde geschätzt und einzelne Liegenschaften als strategischer Landerwerb vorsorglich erworben. Zudem musste im Rahmen des Vorprojektes für die gesetzeskonforme Erschliessung der Parzellen im Bereich des Doppelspurausbaus eine alternative Erschliessung ausgearbeitet werden.

3.4. Übergangszeit "Bestehende Bahnübergänge"

Um die bestehenden Bahnübergänge auch ab dem 1. Januar 2015 gesetzeskonform betreiben zu können, werden in der Übergangszeit bis zur Aufhebung bzw. Absicherung der Bahnübergänge und Neuerschliessung der hinterliegenden Parzellen (2014 bis ca. 2019) die Andreaskreuze im Bereich der bestehenden Bahnübergänge im Abschnitt Spiesshöfli entfernt und durch das Signal "Strassenbahn" ersetzt. Somit verkehrt die BLT in diesem Abschnitt bis zur Realisierung bahnsicherer Bahnübergänge im Zusammenhang mit dem Ausbau des

Abschnittes auf Doppelspur mit "Fahrt auf Sicht". Dies bedeutet, dass das Tram nur mit einer verminderten Geschwindigkeit diesen Abschnitt befahren kann. Da die Unfallgefahr auf den ungesicherten Bahnübergängen dadurch aber weiterhin hoch bleibt, kann dies nur eine temporäre Lösung sein.

4. Das Projekt

In den Jahren 2011 - 2013 wurde das Vorprojekt 'Doppelspurausbau Spiesshöfli' ausgearbeitet. Das Projekt besteht im Wesentlichen aus den folgenden 3 Projektbestandteilen:

Doppelspurausbau Spiesshöfli

Im gesamten Abschnitt zwischen der Gorenmattstrasse und der BLT-Haltestelle Binningen Station wird der 350 m lange Einspurabschnitt auf Doppelspur ausgebaut. Es müssen sämtliche Gleis- und Fahrleitungsanlagen neu erstellt werden. Im Zusammenhang mit dem Neubau des Trassees und der Fahrleitung werden dafür an verschiedenen Stellen und Bereichen zusätzlich folgende bauliche Massnahmen notwendig:

- Abbruch von 12 bestehenden Liegenschaften zwischen Bottmingerstrasse und Birsig (Nr. 20 - 36, 40-44). Die 5 Liegenschaften Bottmingerstrasse Nr. 38, 46, 48, 50 und 52 können bestehen bleiben.
- Damit das Lichtraumprofil des Trams gemäss den heute gültigen Normen und Richtlinien eingehalten werden kann, muss der bestehende Fussweg entlang des Tramtrassees zwischen der Gorenmattstrasse und der Liegenschaft Bottmingerstrasse 50 / 52 um ca. 60 cm gegen Westen verschoben werden. Dieser weist im heutigen und künftigen Zustand eine Breite von 2.00 m auf.
- Die heutige Zufahrt über das einspurige Tramtrassee zur Liegenschaft Bottmingerstrasse Nr. 50 / 52 kann mit dem Doppelspurausbau nicht mehr genutzt werden; es muss ein neuer Erschliessungsweg entlang dem Tramtrassee zwischen der Bottmingerstrasse Nr. 50 / 52 und der Brückenstrasse erstellt werden. Die bestehende Zufahrt zu der Autoeinstellhalle (AEH) der Liegenschaft Bottmingerstrasse Nr. 50 / 52 muss den neuen Gegebenheiten angepasst werden. Die betroffenen Stockwerkeigentümer / Anwohner wurden über die Änderungen der Zufahrtsmöglichkeit ihrer Liegenschaft an einer Infoveranstaltung orientiert. Es zeigte sich, dass die Nutzer der AEH mit der projektierten Einfahrt der AEH einverstanden sind.
- Der heute bestehende Fussgängerbahnübergang beim Restaurant Spiesshöfli, Liegenschaft Bottmingerstrasse Nr. 20, wird um ca. 4.00 m Richtung Norden (Basel) verschoben. Der neue Bahnübergang soll mittels einer Schrankenanlage abgesichert werden. Ausserdem sind im Bereich der beiden Wartezonen Geländer zur Führung der Fussgänger vorgesehen.
- Um die Fussgängerverbindung zwischen der Brückenstrasse und der Haltestelle Binningen aufrecht erhalten zu können, ist eine Auskrugung über die Birsig vorgesehen. Dazu muss das best. Geländer demontiert und für die spätere Wiedermontage zwischengelagert werden. Die heute bestehende Mauerkrone muss abgebrochen werden.

Auf der Höhe der Liegenschaft Bottmingerstrasse Nr. 9 schliesst das neue Trasse an das bestehende Doppelspurtrasse an.

Neuer Erschliessungsweg

Wie bereits im oberen Abschnitt erwähnt, wird zwischen der Liegenschaft Bottmingerstrasse 50/52 und der Brückenstrasse ein neuer Erschliessungsweg gebaut. Damit können die Liegenschaften bzw. Parzellen in diesem Bereich zwischen dem Tramtrasse und der Birsig erschlossen und alle privaten Bahnübergänge geschlossen werden, wie dies vom Eisenbahngesetz per 01.01.2015 verlangt wird. Grundsätzlich wird der neue Erschliessungsweg (Länge ca. 250 m) mit einer Breite von 5.00 m ausgebaut. Entlang der Parzelle Nr. 2113 (Liegenschaft Bottmingerstrasse Nr. 38) weist der Erschliessungsweg auf einer Länge von ca. 20 m eine reduzierte Breite von ca. 3.50 m auf.

Der Erschliessungsweg wird von der Brückenstrasse über die Birsigbrücke entlang dem Gleistrasse zur Liegenschaft Bottmingerstrasse Nr. 50/52 führen. Aufgrund des heutigen Verkehrsregimes der Brückenstrasse erfährt die Birsigbrücke praktisch keine Verkehrslasten, da die Brücke nur als Zufahrt zum Parkplatz des Restaurants "Spiesshöfli" dient. Künftig werden über die Brücke mehr Verkehrsteilnehmer (Kehrrichtabfuhr, Lieferungen etc.) fahren. Die Brücke wurde statisch sowie bautechnisch untersucht. Aufgrund der Geometrie des Erschliessungsweges muss die Brücke verbreitert werden. Es werden auch Anpassungen an der Uferverbauung des Birsig notwendig.

Der neue Erschliessungsweg wird künftig eine Gemeindestrasse sein (kein Privatweg).

Instandsetzung Bottmingerstrasse

Das Projekt "Instandsetzung Bottmingerstrasse" wurde im Abschnitt zwischen der Lichtsignalanlage Gorenmattsteig und dem Perron der BLT Haltestelle Binningen Station in das Projekt 'Doppelspurausbau Spiesshöfli' integriert. Die teilweise leicht verschobene Linienführung der Bottmingerstrasse wurde mit der Gleisgeometrie des Doppelspurausbaus abgestimmt. Dabei wurde darauf geachtet, dass die bestehenden Stützmauern auf der Ostseite der Bottmingerstrasse wenn möglich belassen werden können.

Als massgebender Begegnungsfall zur Bestimmung des Regelquerschnitts der Bottmingerstrasse wurde das Kreuzen von zwei LW (oder Bussen) mit Tempo 50 festgelegt, wie er für eine wichtige Hauptverkehrsstrasse innerorts gilt. Dies ergibt eine Fahrbahnbreite von 7.00 m. Das Trottoir soll auf der ganzen Länge auf 2.00 m ausgebaut werden. Um sowohl den Ausbau des Trottoirs wie auch der Strasse zu ermöglichen wird die Bottmingerstrasse Richtung Westen verschoben. Teilweise braucht es aber trotzdem Anpassungen an den vorhandenen Stützmauern auf der Ostseite der Bottmingerstrasse. Andererseits führt das heutige Trottoir über Privatland. Es ist vorgesehen, im Sinne einer Bereinigung, diese Fläche zu erwerben.

Ab der Liegenschaft Bottmingerstrasse Nr. 23 in Richtung Norden bis zur Projektgrenze werden die heute bestehenden Strassenränder sowie auch Fahrbahn- und Trottoirbreiten beibehalten. Die Fahrbahnbreite beträgt hier teilweise nur ca. 6.00 m, das Trottoir weist teilweise nur eine Breite von 1.50 m auf; d.h. sowohl Fahrbahn als auch Trottoir sind zu schmal. Eine Verbreiterung ist nicht möglich, da Gleistrasse, Strasse und Trottoir zwischen der Birsig (im Osten) und privaten Liegenschaften (Westen) eingeklemmt sind. Um das Gleise auf Doppelspur zu erweitern, muss der Birsig mittels einer Auskragung (Breite bis zu 2.90 m) überdeckt werden.

Eine weitere Verbreiterung der Auskragung ist jedoch nicht möglich; ebenso wäre ein Eingriff in die privaten Liegenschaften infolge der bestehenden Garagenzufahrten, Stützmauern etc. mit hohen Kosten und massiven Beeinträchtigungen verbunden. Eine Verbreiterung von Strasse / Trottoir wäre also nur mit unverhältnismässig hohem Aufwand und Eingriff möglich.

5. Wohnüberbauung Spiesshöfli

Um den Doppelspurausbau realisieren zu können, müssen, wie bereits erwähnt, mindestens 12 Liegenschaften erworben und abgebrochen werden. Die Parzellen liegen zwischen dem heutigen Tramtrasse und der Birsig sind eher schmal. Für den Doppelspurausbau und den neuen Erschliessungsweg wird jeweils nur ein Teil der Parzellen benötigt. Durch die Einkürzung sind die einzelnen Parzellen nur noch schwer überbaubar, da auch noch die Gewässerbaulinie entlang der Birsig zu beachten ist.

11 der 12 zu erwerbenden Parzellen liegen nebeneinander und können im Rahmen eines Quartierplanverfahrens zusammengefasst werden. Im Rahmen von Bachelor - Abschlussarbeiten wurden im Herbstsemester 2010 von der Fachhochschule Nordwestschweiz in Muttenz Studien für eine 'Wohnüberbauung Spiesshöfli' erstellt (total 12 Arbeiten). Im Schlussbericht vom Mai 2011 wurde unter den Erkenntnissen und Empfehlungen unter anderem festgehalten:

- Die vorgesehene Verbreiterung der Gleisanlagen führt zu einem grösseren Eingriff in die bestehende städtebauliche Struktur. Die Grösse der Neubauten, ihre Präsenz im öffentlichen Raum und die komplexen Erschliessungsfragen erfordern eine Gesamtplanung über das ganze Areal.
- Die Aussenräume, vor allem natürlich das westlich gelegene Bachufer, bieten erhebliches Potential, das für die Wohnungen genutzt werden kann. Damit dies gelingt, müssen die neuen Gebäude sorgfältig im Schnitt entwickelt werden und sich gut auf die Topographie des Ortes beziehen.
- Für das Erscheinungsbild der Gemeinde Binningen, das ja auch über die Durchfahrtsstrasse geprägt wird, bietet die Neubebauung im Spiesshöfli eine grosse Chance, die bewusst wahrgenommen werden sollte.

Dabei ist anzumerken, dass die Projektarbeiten der Studierenden keinesfalls die sorgfältige Analyse und Ausarbeitung von konkreten Überbauungsprojekten im Rahmen von der weiteren Projektierungsarbeiten ersetzen; sie bieten aber einige Anhaltspunkte und Ideen für eine künftige positive Entwicklung des Areals.

Parallel zur Ausarbeitung des Bauprojektes 'Doppelspurausbau Spiesshöfli' werden einzelne Grundsatzfragen, wie Zonenordnung, Erschliessung, Abstandslinien zum Bach etc. und das Verfahren für die Projektentwicklung einer 'Wohnüberbauung Spiesshöfli' geklärt werden müssen.

Die Federführung für die Arbeiten und Realisierung einer zukünftigen 'Wohnüberbauung Spiesshöfli' liegen grundsätzlich beim Kanton BL als zukünftigen Grundeigentümer; sie müssen

aber in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Binningen erfolgen. Der Start für das Quartierplanverfahren soll nach der Genehmigung des vorliegenden Kredites durch den Landrat unter Federführung des Hochbauamtes erfolgen.

6. Termine

Unter der Voraussetzung der Projektgenehmigung (Plangenehmigungsverfahren) sowie des rechtskräftigen Kreditbeschlusses ist folgender Terminplan vorgesehen:

- Abschluss Vorprojekt 2014
- Auflageprojekt, Unterstützung Erarbeitung Quartierplan 2014 /2015
- Plangenehmigungsverfahren 2016
- Einsprachenbehandlung 2016 /2017
- Landratsbeschluss Baukredit 2017
- Ausführungsprojekt / Submission 2017 / 2018
- Mögliche Realisierung ab 2018
- Mögliche Inbetriebnahme ab 2020

7. Kosten und Finanzierung

7.1. Investitionskosten

Die Kosten wurden durch die BLT und das TBA auf der Preisbasis Oktober 2013 ermittelt, sie basieren auf einem Vorprojekt; die Kostengenauigkeit beträgt $\pm 20\%$.

Die gesamten Investitionskosten für den Doppelspurausbau der BLT-Linie 10/17 inkl. Neubau eines Erschliessungswegs der Instandsetzung der Bottmingerstrasse und dem Landerwerb belaufen sich auf rund CHF 18 Mio. (inkl. MWSt.).

7.2. Projektierungskosten

In dieser Kreditvorlage sollen die Projektierungsarbeiten genehmigt werden.

Aufgrund der Kostenschätzung wird mit folgenden Projektierungskosten (inkl. MwSt.) gerechnet:

Vorprojekt, Auflage- und Bauprojekt und Unterstützung Quartierplan	CHF	800'000.00
<u>Bewilligungsverfahren</u>	<u>CHF</u>	<u>50'000.00</u>
Total Projektierung	CHF	850'000.00

Es wird ein Projektierungskredit von **CHF 850'000.- inkl. MWSt.** beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss dem Bahnteuerungsindex gegenüber der Preisbasis Oktober 2013 bewilligt.

Kontierung		
IM Position	Innenauftrag	Kostenart
23140.035	700832	5640 0 000

Die Mittel sind im Investitionsprogramm 2015-2024 und im Budget 2014 eingestellt.

Die Projektierungskosten basieren auf der vorliegenden Kostenschätzung und gliedern sich in folgende Jahrestanchen:

- 2014: CHF 400'000.00
- 2015: CHF 400'000.00
- 2016: CHF 50'000.00

7.3. Erwerb von Grund und Rechten

Um den Doppelspurausbau realisieren zu können, müssen, wie bereits erwähnt, mindestens 12 Liegenschaften erworben und abgebrochen werden (Bottmingerstrasse Nr. 20, 22, 24, 26, 28, 32, 34, 36, 40a, 40b, 42 und 44). Die Parzellen liegen zwischen dem heutigen Tramtrasse und der Birsig und sind eher schmal. Für den Doppelspurausbau und den neuen Erschliessungsweg wird jeweils nur ein Teil der Parzellen benötigt. Gesamthaft beläuft sich das für das Projekt notwendig zu erwerbende Land auf ca. 2'000 m². Durch die Einkürzung sind die einzelnen Parzellen nur noch schwer überbaubar, da auch noch die Gewässerbaulinie entlang der Birsig zu beachten ist.

Die betroffenen Grundstücke werden durch das Hochbauamt erworben. Die für das Projekt nötigen 2'000 m² werden dem Projekt im Rahmen des Realisierungskredits belastet. Über den restlichen Teil der Grundstücke wird unter Federführung des Hochbauamtes ein Quartierplanverfahren durchgeführt.

7.4. Bundesbeiträge

Das Projekt wurde im Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation angemeldet. Im ersten Prüfbericht des Bundes wurde das Projekt vorläufig als Eigenleistungen klassiert. Mit koordinierten Stellungnahmen der Bau- und Umweltschutzdirektion in Zusammenarbeit mit der Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm konnte nun erreicht werden, dass das Projekt im Nationalrat als beitragsberechtigtes Projekt in der Liste A der zweiten Generation (2015 bis 2018) ins Agglomerationsprogramm aufgenommen wurde. Die definitive Beitragszusicherung wird durch den Ständerat im Herbst 2014 erfolgen. Bestätigt der Ständerat die Einstufung des Projektes ins Agglomerationsprogramm ist mit einer Bundesbeteiligung von 35% auf den anrechenbaren Kosten zu rechnen. Gemäss Vorgaben des Bundes rechnen wir mit ca. CHF 14 Mio. anrechenbaren Kosten.

7.5. Folgekosten

In den Folgekosten werden nur die Nettokosten für den Kanton Basel-Landschaft aufgeführt. Die Beiträge des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms sind schon abgezogen.

Zusammenfassung Folgekosten

in CHF

		10/2020	2021	2022	2023	2024
1	Zusätzliche Mitarbeiter	0	0	0	0	0
2	Nettoinvestitionen	13'000'000				
3	Betriebskosten	0	0	0	0	0
	Unterhaltskosten	8'333	50'000	50'000	50'000	50'000
	Abschreibungen	45'833	275'000	275'000	275'000	275'000
	Zinskosten	35'208	211'250	211'250	211'250	211'250
	Folgekosten	89'375	536'250	536'250	536'250	536'250
4	Folgertrag	0	0	0	0	0
3 - 4	Folgekosten netto	89'375	536'250	536'250	536'250	536'250

8. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Von der Gemeinde **Binningen** wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

Wir möchten festhalten, dass sich die Gemeinde Binningen in den letzten Jahren bei verschiedenen Gelegenheiten für entlastende Massnahmen bezüglich dem MIV im Leimental ausgesprochen hat. Dies betrifft verschiedene ÖV-Projekte wie zum Beispiel den Ausbau des Doppelspurtrassees Spiesshöfli. Die Gemeinde hat zudem in verschiedenen Arbeitsgruppen im Rahmen der Machbarkeitsstudien und auch beim Vorprojekt mitgewirkt und konnte sich entsprechend einbringen.

Die **BLT Baselland Transport AG** ist mit der Landratsvorlage einverstanden.

9. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 19. August 2014

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Isaac Reber

der Landschreiber:

Peter Vetter

Beilagen

⌘ Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)

10. Anhang

⌘ Übersicht Doppelspurausbau BLT Linie 10/17, Abschnitt Spiesshöfli und Instandsetzung Bottmingerstrasse

Landratsbeschluss

über Bewilligung eines Verpflichtungskredits für die Projektierung der BLT Linie 10/17, Ausbau Doppelspurtrasse Spiesshöfli und Instandsetzung Bottmingerstrasse, Abschnitt Gorenmattstrasse bis Liegenschaft Bottmingerstrasse 5/7 in Binningen.

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Erarbeitung eines Vor- und Bauprojektes 'Doppelspurausbau Spiesshöfli' (Ausbau der BLT Linie 10/17 im Abschnitt Spiesshöfli und die Instandsetzung der Bottmingerstrasse in Binningen) wird der erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 850'000.00 inkl. Mehrwertsteuer von 8.0 Prozent bewilligt. Nachgewiesene Lohnpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2013 werden bewilligt.
2. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber:

Gesamtübersicht

A. Nr. 5290.0100

06.05.2013 / HMK



Böhringer AG Ingenieure und Planer
Mühlegasse 10, CH-4104 Oberwil
Telefon +41 61 406 13 13,
Fax +41 61 406 13 14
E-mail mail@boe-ag.ch, www.boe-ag.ch

