

## Vorlage an den Landrat

**Binningen, BLT Linien 10/17, Doppelspurausbau Spiesshöfli und Instandsetzung  
Bottmingerstrasse, Ausgabenbewilligung für die Realisierung  
2019/441**

vom 18. Juni 2019



## 1. Übersicht

### 1.1. Zusammenfassung

Die BLT-Linien 10/17 sind für die Erschliessung des gesamten Leimental von zentraler Bedeutung; es existieren keine S-Bahn und keine Hochleistungsstrasse. Auf den Linien 10/17 verkehren jährlich ca. 21 Mio. Fahrgäste. Zwischen 2010 und 2015 haben die Passagierzahlen um rund 10 % zugenommen. Infolge der notwendigen Taktverdichtung im Jahr 2011 stellt der etwa 350 m lange Einspurabschnitt Spiesshöfli in Binningen einen betrieblichen Engpass dar. In den Stosszeiten verkehrt hier knapp alle 2 Minuten ein Tram; kein anderer Streckenabschnitt im BLT- Netz weist eine derart hohe Belastung auf. Daraus resultieren Probleme für die Betriebsstabilität. Kleinste Störungen wirken sich negativ auf die Fahrplanstabilität und somit auf die Gewährleistung der Transportkette aus.

Gemäss der Eisenbahnverordnung müssen alle Bahnübergänge abgesichert oder aufgehoben werden. Im Projektperimeter bestehen fünf ungesicherte, gefährliche und nicht gesetzeskonforme Bahnübergänge, seit 2010 haben sich vier schwere Unfälle ereignet; zudem kommt es jedes Jahr zu mehreren gefährlichen Situation bzw. Fast-Unfällen. Die ungesicherten Bahnübergänge werden provisorisch vorübergehend geduldet, da der Abschnitt zu einer Strassenbahnstrecke umsignalisiert wurde. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse können diese Übergänge nicht ohne Eingriffe in die Bebauung mit Schranken abgesichert werden. Zudem liegen sie für eine regelkonforme Absicherung zu nahe beieinander. Die Aufhebung der Übergänge ist nicht möglich, da diese die jeweils einzige Erschliessung der Liegenschaften darstellen. Die Übergänge müssen deshalb aufgehoben und auf einen regelkonformen, abgesicherten Übergang zusammengefasst werden oder die Liegenschaften müssen mit einer alternativen Lösung rückwärtig erschlossen werden.

Im Sinne einer koordinierten Investition wird im Projekt das Gesamtsystem Schienen- und Strassenraum betrachtet. Mit dem Doppelspurausbau Spiesshöfli müssen künftig einerseits die gefährlichen ungesicherten Bahnübergänge eliminiert und die Liegenschaften alternativ erschlossen werden. Andererseits kann gleichzeitig der betriebsbehindernde Einspurabschnitt der BLT eliminiert und die Fahrplanstabilität verbessert werden. Auch die Bottmingerstrasse, als Hauptverkehrsstrasse mit täglich ca. 13'000 Motorfahrzeugen, wird in diesem Zug Instand gesetzt und die Fahrbahn und das Trottoir auf die notwendigen Breiten ausgebaut. Die Sicherheit für Fussgänger wird dadurch verbessert.

Kernelemente des Projekts sind die sichere Erschliessung der Liegenschaften, die Ausrüstung der beiden öffentlichen Bahnübergänge für Fussgänger im Bereich Waldeckweg und Brückenstrasse mit entsprechenden Sicherungsanlagen und der Ausbau des eingleisigen BLT-Abschnitts zwischen dem Bahnübergang Gorenmattstrasse und der Brückenstrasse auf eine durchgängige Doppelspur. Der gesamte Strassenkörper der Bottmingerstrasse wird Instand gesetzt und auf eine Gesamtbreite von 2 x 3,50 m ausgebaut. Das östliche Trottoir wird ebenfalls verbreitert, so dass es nahezu durchgängig eine Breite von 2,00 m aufweist. Zur alternativen Führung der Fussgänger auf der Westseite durch den Schlosspark wird im Bereich der Haltestelle Binningen Schloss ein neuer Fussgängersteg über den Birsig erstellt.

Infolge des erhöhten Platzbedarfs von Schiene und Strasse müssen die westlich der Bahn gelegenen Liegenschaften Bottmingerstrasse Nr. 20 bis Nr. 44 abgebrochen werden. Der Abbruch der Liegenschaften ist auch ohne Ausbau auf Doppelspur für die sichere rückwärtige Erschliessung der Liegenschaften und Parzellen notwendig. Die Zufahrt zu den verbleibenden Liegenschaften Nr. 46/48/50/52 wird in diesem Bereich durch eine neue Erschliessungsstrasse ab der Brückenstrasse parallel zur Bahn ermöglicht.

Die Plangenehmigung erfolgt nach Eisenbahnrecht im Rahmen eines ordentlichen Plangenehmigungsverfahrens (PGV). Die Planaufgabe ist erfolgt; mit Stand Mai 2019 laufen die

Einigungsverhandlungen. Der Baubeginn ist auf Anfang 2022 terminiert, die Inbetriebnahme des Doppelspurabschnitts ist für den Fahrplanwechsel im Dezember 2024 vorgesehen.

Die Gesamtkosten betragen CHF 37,48 Mio. inkl. MwSt. Für den Doppelspurausbau Spiesshöfli wurde mit [LRB Nr. 2381](#) vom 27. November 2014 (LRV 2014/262) ein Projektierungskredit von CHF 850'000 inkl. MwSt. bewilligt. Somit wird beim Landrat eine Ausgabenbewilligung für die anstehende Realisierung von CHF 36,63 Mio. beantragt. Die mögliche Kostenbeteiligung des Bunds im Rahmen des Agglomerationsprogramms beträgt ca. CHF 8 Mio. Die Gemeinde Binningen beteiligt sich an den Kosten für das Grüngleis mit CHF 225'000 inkl. MwSt. Somit betragen die Nettokosten für den Kanton Basel-Landschaft CHF 28,405 Mio. inkl. MwSt. Davon entfallen CHF 2,69 Mio. inkl. MwSt. auf die Erfolgsrechnung (Rückbau Liegenschaften) und CHF 25,715 Mio. inkl. MwSt. auf die Investitionsrechnung.

**1.2. Inhaltsverzeichnis**

1.	Übersicht .....	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Bericht .....	5
2.1.	Ausgangslage	5
2.1.1.	Einleitung	5
2.1.2.	Begründung Bedarf	5
2.1.3.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	6
2.2.	Ziel der Vorlage	6
2.2.1.	Projektziele	6
2.2.2.	Künftige Situation	6
2.3.	Erläuterungen	7
2.3.1.	Alternativen	7
2.3.2.	Gewählte Lösung	7
2.3.3.	Projekt	8
2.3.4.	Termine	11
2.4.	Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm	11
2.4.1.	Einbindung in die Planung	11
2.5.	Rechtsgrundlagen	12
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	12
2.6.1.	Investitionskosten	12
2.6.2.	Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	14
2.6.3.	Folgekosten	15
2.6.4.	Weitere Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen	15
2.7.	Finanzhaushaltrechtliche Prüfung	16
2.8.	Regulierungsfolgeabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e Geschäftsordnung Landrat)	16
2.9.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	16
3.	Anträge .....	16
3.1.	Beschluss	16
4.	Anhang .....	17

## **2. Bericht**

### **2.1. Ausgangslage**

#### 2.1.1. Einleitung

Die BLT-Linien 10/17 sind für die Erschliessung des gesamten Leimentals von zentraler Bedeutung; es existieren keine S-Bahn und keine Hochleistungsstrasse. Auf den Linien 10/17 verkehren jährlich ca. 21 Mio. Fahrgäste. Zwischen 2010 und 2015 haben die Passagierzahlen um rund 10 % zugenommen. Infolge der notwendigen Taktverdichtung im Jahr 2011 stellt der ca. 350 m lange Einspurabschnitt Spiesshöfli in Binningen einen betrieblichen Engpass dar. Gemäss Eisenbahnverordnung (EBV) müssen alle Bahnübergänge abgesichert oder aufgehoben werden. Im Projektperimeter bestehen fünf nicht gesetzeskonforme Bahnübergänge, welche provisorisch vorübergehend geduldet werden können, da der Abschnitt zu einer Strassenbahnstrecke umsignalisiert wurde.

Die 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 Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte Typ II hat Sie für die Erschliessung des Leimentals eine zentrale Bedeutung. Auf der Bottmingerstrasse verläuft keine kantonale Radroute. Die Radrouten verlaufen parallel zur Bottmingerstrasse, östlich über den Waldeckweg via Margarethenstrasse und westlich vom Schafmattweg via Brücken- und Amerikanerstrasse in Richtung Basel.

Die Bottmingerstrasse ist eine wichtige Erschliessungsachse für den Fussverkehr. Auf der Westseite bestehen Einkaufsmöglichkeiten und öffentliche Einrichtungen wie Schulen, östlich davon ein ausgedehntes Wohngebiet und das Naherholungsgebiet Bruderholz.

#### 2.1.2. Begründung Bedarf

##### Ungesicherte Bahnübergänge

Gemäss Eisenbahnverordnung (EBV) müssen alle Bahnübergänge gesetzeskonform abgesichert oder aufgehoben werden. Im Projektperimeter bestehen fünf nicht gesetzeskonformen Bahnübergänge. Um die im Projektperimeter bestehenden Bahnübergänge auch seit dem 1. Januar 2015 gesetzeskonform betreiben zu können, wurden bis zur Aufhebung bzw. Absicherung der Bahnübergänge und Neuerschliessung der hinterliegenden Parzellen die Andreaskreuze entfernt und durch das Signal "Strassenbahn" ersetzt. Somit verkehrt die BLT bis zur Realisierung bahnsicherer Übergänge 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. Die Unfallstatistik der BLT zeigt, dass sich seit 2010 im Abschnitt Spiesshöfli insgesamt vier, teilweise schwere, Unfälle ereignet haben. In den beiden Jahren 2016 und 2017 wurden 40 Gefahrenbremsungen registriert. Diese Vorfälle ereigneten sich überwiegend durch das Überqueren der Bahngleise durch Dritte. Dadurch besteht eine deutlich erhöhte Gefährdung für Verkehrsteilnehmende und für die Trampassagiere.

##### Betrieblicher Engpass BLT

Aufgrund der erfolgten Taktverdichtung im Jahr 2011 von einem 10-Minuten auf einen 7,5-Minuten-Takt hat sich die Situation verschärft, sodass sich bereits geringe Störungen auf die Betriebsqualität und die Fahrplanstabilität auswirken. Der bestehende, ca. 350 m lange Einspurabschnitt Spiesshöfli in Binningen stellt einen betrieblichen Engpass dar. Im Abschnitt verkehren in den Spitzenzeiten insgesamt 16 Kurse pro Stunde und Richtung. Obwohl der Fahrplan optimiert wurde, wirken sich bereits geringe Verspätungen direkt auf den entgegenkommenden Kurs aus. Regelmässig müssen die Trams den Gegenkurs abwarten, bevor sie den Einspurabschnitt befahren können. Insbesondere stadtauswärts können sich

Verspätungen ergeben (Verspätungen werden an den Gegenkurs weitergegeben usw.) was sich negativ auf die Fahrplangestaltung für die Einfädelung der Kurse ins Stadtnetz auswirkt. Diese Problematik betrifft das Liniennetz bereits in seiner heutigen Form. Ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem Doppelpurausbau Spiesshöfli und der Tramverbindung Margarethenstich besteht somit nicht. Mit den Doppelspurausbauten Ettingen - Flüh und Stollenrain in Arlesheim /Dornach konnten bereits zwei wichtige Abschnitte der Linie 10 auf Doppelspur ausgebaut werden.

#### Defizite Verkehrssicherheit im Strassenraum

Die Fahrbahnbreiten der Bottmingerstrasse variieren heute zwischen 5,95 m und 7,00 m und entsprechen somit nicht dem Standard einer Hauptverkehrsstrasse dieser Bedeutung. Das auf der Ostseite liegende Trottoir weist ungenügende und nicht konstante Breiten auf. Im Bereich der Autogarage, Bottmingerstrasse Nr. 47 befindet sich das Trottoir mit ca. der halben Breite auf Privatgrund. Werden Fahrzeuge ordnungsgemäss auf Privatboden abgestellt, reduziert sich die Trottoirbreite über eine beträchtliche Länge auf unter 1,00 m. Dies stellt entlang der starkbefahrenen Kantonsstrasse ein erhebliches Sicherheitsdefizit dar. Zudem besteht auf der Bottmingerstrasse ein hoher baulicher Instandsetzungsbedarf.

Zusammengefasst stellt nicht nur der betriebliche Engpass durch den Einspurabschnitt der Tramlinien 10 und 17 eine konzeptionelle Schwäche im BLT-Netz dar. Auch die ungesicherten, nicht gesetzeskonformen Bahnübergänge, die ungenügende Fahrbahnbreite der Bottmingerstrasse inklusive des Trottoirs sowie der bauliche Zustand des Strassenkörpers begründen die Notwendigkeit der vorgesehenen Massnahmen.

#### 2.1.3. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

- Machbarkeitsstudie; 2009
- Vorprojekt; 2013
- Genehmigung Projektierungskredit für Vorprojekt und Bauprojekt der à Niveau Lösung durch den Landrat; 2014
- Bauprojekt / Start Plangenehmigungsverfahren; 2018

## 2.2. Ziel der Vorlage

### 2.2.1. Projektziele

#### Ziele Sicherheit

- Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Absichern der öffentlichen Bahnübergänge gemäss Eisenbahnverordnung
- Aufhebung der privaten Bahnübergänge

#### Ziele Verkehr

- Garantieren der Fahrplanstabilität der BLT-Linien 10 und 17
- Anpassung Bottmingerstrasse an die heutigen verkehrlichen Anforderungen
- Erhalten und Verbessern der Qualität des Fussverkehrs

#### Ziele Umwelt und Städtebau

- Verkehr nachhaltig entwickeln, Entlastung MIV durch zukunftsfähige öV-Verbindung
- Einhalten der Immissionsgrenzwerte über die gesamte Anlage
- Das neu entstehende Quartier zwischen Birsig und dem Tramtrasse bietet die Chance einer städtebaulichen Aufwertung

### 2.2.2. Künftige Situation

Mit dem Doppelspurausbau Spiesshöfli wird der Engpass des betriebsbehindernden Einspurabschnitts beseitigt. Dadurch kann zukünftig ein zuverlässiger und störungsfreier öV-Betrieb gewährleistet und die Fahrplanstabilität erhöht werden.

Die privaten Bahnübergänge, die heute als Liegenschaftszufahrten dienen, werden aufgehoben. Die Liegenschaften westlich der Tramlinie werden zukünftig kreuzungsfrei erschlossen, die Kollisionsgefahr mit der Tram wird in diesem Bereich aufgehoben. Die Zufahrt zu den bestehenden Liegenschaften westlich der Bahn wird durch eine neue Erschliessungsstrasse ab der bestehenden Birsigbrücke parallel zur Bahn ermöglicht. Die Gemeinde prüft zusammen mit weiteren GrundeigentümerInnen im Rahmen einer Arealentwicklung alternative Erschliessungsvarianten. Die definitive Erschliessung wird im Rahmen der Nutzungs- oder Sondernutzungsplanung zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.

Für den Fussverkehr werden die beiden Bahnübergänge Brückenstrasse und Waldeckweg mit Schranken abgesichert. Die Fussgängerübergänge über die Gleise werden zukünftig mit einem Lichtsignal und mit einer Schutzinsel zwischen Gleis und Strasse ergänzt. Die Querung der Bottmingerstrasse wird für die Fussgänger auf Anforderung möglich sein, die Lichtsignalanlage (LSA) steht ansonsten für den motorisierten Individualverkehr (MIV) permanent auf grün.

Die Bottmingerstrasse wird zwischen der Einmündung Gorenmattstrasse und der BLT-Haltestelle Binningen Schloss auf durchgängig 7,00 m verbreitert. Dadurch kann der Engpass auf der Bottmingerstrasse beseitigt und die Ausnahmetransportroute Typ II gewährleistet werden. Das östliche Trottoir wird ebenfalls verbreitert um die Qualität des Fussverkehrs zu verbessern und die Sicherheit für Fussgänger zu erhöhen.

## **2.3. Erläuterungen**

### **2.3.1. Alternativen**

Unter der Führung einer Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretern der BLT, der Gemeinde Binningen, des Kantons und externen Beratern, wurde 2009 eine Studie durchgeführt. Analog einer Zweckmässigkeitsprüfung wurden in drei Phasen Lösungen gesucht. In einem ersten Schritt wurden denkbare Lösungsansätze skizziert (breiter Variantenfaner, 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. Der Landrat bestätigte mit der [LRV 2014/262 und dem LRB vom 27.11.2014](#) diese Lösung. Daraufhin wurde diese Lösung über die Stufe Vorprojekt bis zum Bauprojekt, das im Juni 2018 beim Bundesamt für Verkehr zur Durchführung des Plangenehmigungsverfahrens eingereicht wurde, weiter bearbeitet.

Die EBV schreibt für den ordentlichen Bahnbetrieb die Sanierung der Bahnübergänge zwingend vor. Aufgrund der heutigen Platzverhältnisse können die Bahnübergänge weder mit Schranken abgesichert, noch eine alternative Erschliessung westlich der Bahn, ohne Übergänge erstellt werden. Der Eingriff in die bestehende Bebauung ist somit allein aufgrund der Sanierungspflicht für die Bahnübergänge unumgänglich.

### **2.3.2. Gewählte Lösung**

Das Projekt sieht die Aufhebung der ungesicherten privaten Bahnübergänge und die Absicherung der öffentlichen Bahnübergänge für Fussgänger vor. Die Erschliessung der Parzellen erfolgt über eine auf der Westseite parallel zur Bahn verlaufenden neuen Erschliessungsstrasse. Der betriebliche Engpass wird durch den Ausbau der Tramstrecke auf einer Länge von rund 350 m von einer auf zwei Spuren beseitigt. Die Bottmingerstrasse wird auf einer Länge von rund 500 m erneuert und geometrisch angepasst. Nebst der Verbreiterung der Bottmingerstrasse auf

durchgehend 7,00 m wird auch das östliche Trottoir so ausgebaut, dass es nahezu durchgängig eine Breite von 2,00 m aufweist. Zur Aufrechterhaltung der Fussgängerverbindung auf der Westseite wird auf Höhe der Haltestelle Binningen Schloss ein neuer Fussgängersteg über den Birsig erstellt.

### 2.3.3. Projekt

Der Projektperimeter erstreckt sich von der BLT Haltestelle Binningen Schloss im Norden bis zum Knoten Gorenmattstrasse im Süden. Die Anpassung der Haltestellen Binningen Schloss und Bottmingermühle an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) ist nicht Bestandteil des vorliegenden Projekts. Die Haltestellen werden im Zuge des Projekts „Umsetzung des BehiG's der BLT Tramlinie 10/17“ angepasst. Die Projektierungs- und Bauarbeiten beider Projekte werden jedoch koordiniert.

Gleisstrasse

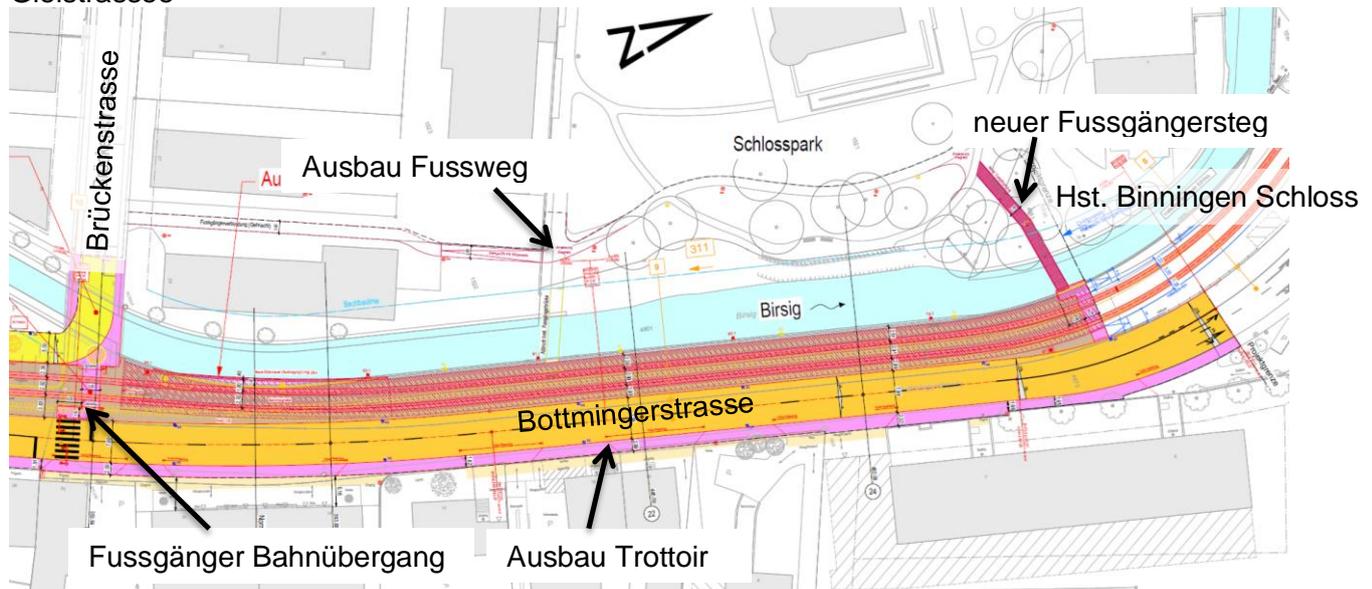


Abbildung 1: Abschnitt Nord

Zwischen dem Bahnübergang Gorenmattstrasse und der Brückenstrasse wird der Einspurabschnitt auf Doppelspur ausgebaut. Es müssen sämtliche Gleis-, Fahrleitungs- und Sicherungsanlagen neu erstellt werden.

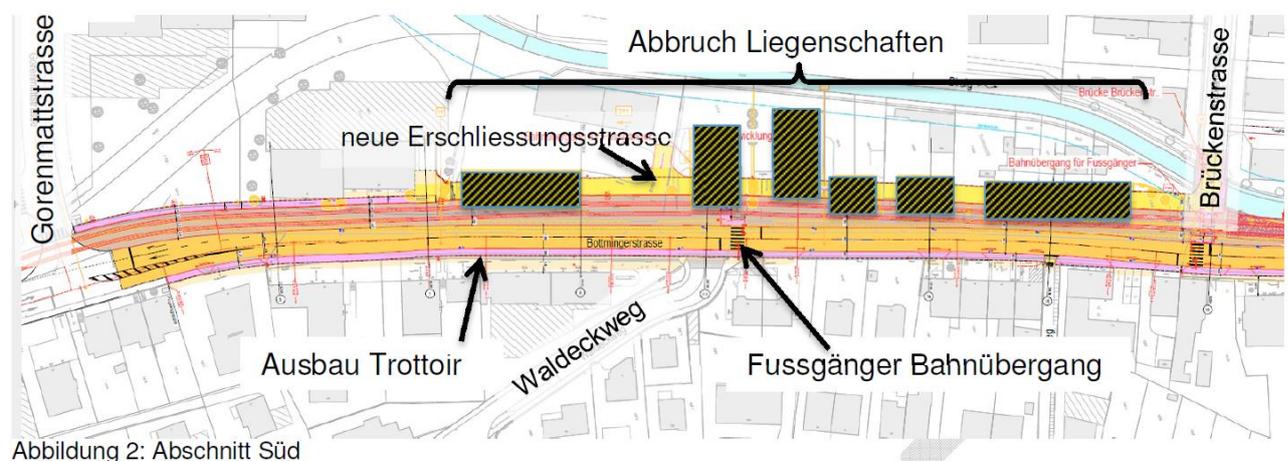


Abbildung 2: Abschnitt Süd

Aufgrund des zusätzlichen Platzbedarfs von Schiene und Strasse müssen im Abschnitt Brückenstrasse bis Knoten Gorenmattstrasse insgesamt 12 Liegenschaften (Bottingerstrasse Nr. 20, 22, 24, 26, 28, 32, 34, 36, 38, 40a, 40b, 42 und 44) abgebrochen werden. Die Liegenschaften



Um diese Auskragung zu minimieren, wird das heutige Trottoir entlang des Birsig zwischen Haltestelle Binningen Schloss und Brückenstrasse aufgehoben. Die Betontragplatte wird zwischen der Haltestelle Binningen Schloss und Brückenstrasse erstellt. Die Gesamtlänge der Tragplatte beträgt 165 m und ist im Bereich der Auskragung 6,70 m breit. Die Konstruktion trägt beide Gleise. Die Gleistragplatte wird auf Mikropfählen im tragfähigen Felsuntergrund fundiert. Die Birsigseite der heutigen Betonmauer und somit das Flussufer bleiben - so wie heute - unverändert.

Im Zug der Projekterarbeitung kam seitens der Gemeinde und der Anwohner der Wunsch auf, in dieser städtebaulich herausfordernden Situation im Ausbauabschnitt zwischen dem Knoten Gorenmatt und der Haltestelle Binningen Schloss (Länge ca. 500 m) ein Rasengleis zu realisieren. Die dichte Bebauung und die sehr enge Platzverhältnisse lassen im Verkehrsraum praktisch keine anderen städtebaulichen Gestaltungselemente / Grünstrukturen zu. Die Ausführung eines begrünten Gleistrassees weist gerade in dichtbesiedelten Räumen positive Effekte hinsichtlich Lärminderung, urbanem Wasserhaushalt durch Wasserrückhalt und Verdunstung, Verringerung der lokalen Aufheizung von innerstädtischen Bereichen und der Feinstaubbelastung auf. Das Rasengleis stellt darüber hinaus eine gute Möglichkeit dar, die qualitative Siedlungs- und Wohnraumentwicklung durch die Gestaltung des öffentlichen Aussenraumes zu fördern.

### Neue Erschliessungsstrasse

Damit auch künftig die Liegenschaften westlich der Bahn zwischen der Gorenmattstrasse und der Brückenstrasse sicher erschlossen sind, wird eine neue Erschliessungsstrasse mit einer Breite von 5,0 m angelegt. Die neue Erschliessungsstrasse wird von der Brückenstrasse über die Birsigbrücke entlang dem Gleistrassees zur Liegenschaft Bottmingerstrasse Nr. 50/52 führen. Die Anbindung an die dortige Tiefgarage ist mit einer leichten Anpassung möglich. Die Erschliessungsstrasse wurde so projektiert, dass auch grössere Fahrzeuge wie Kehrtafelabfuhr oder Feuerwehr die Strasse befahren können. Im Bereich der bestehenden Liegenschaften 48/46 befindet sich eine Wendemöglichkeit. Die Gemeinde prüft zusammen mit weiteren GrundeigentümerInnen im Rahmen einer Arealentwicklung alternative Erschliessungsvarianten. Die definitive Erschliessung wird im Rahmen der Nutzungs- oder Sondernutzungsplanung zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt.

### Bottmingerstrasse

Zusammen mit dem Doppelspurausbau wird die parallel laufende Kantonsstrasse instand gestellt. Die Linienführung der Bottmingerstrasse wird optimiert, so dass eine durchgängige Fahrbahnbreite von mindestens 7,0 m realisiert werden kann. Als massgebender Begegnungsfall zur Bestimmung des Regelquerschnitts der Bottmingerstrasse wurde das Kreuzen von zwei Lastwagen (oder Bussen) mit Tempo 50 festgelegt, wie er für eine Hauptverkehrsstrasse innerorts gilt.

Zwischen den Liegenschaften Bottmingerstrasse Nr. 53 und Nr. 7 wird die Strassenachse leicht in Richtung Westen verschoben. Bei den meisten Garagenvorplätzen kann somit die Normlänge von 5,0 m gewährleistet werden, die heutige Situation wird somit wesentlich verbessert. Abgestellte Fahrzeuge sollten dann nicht mehr in das Trottoir hineinragen, wie das z.B. bei der Liegenschaft Bottmingerstrasse Nr. 47 heute der Fall ist. Generell wird beim Trottoir eine Breite von 2,0 m angestrebt.

### Umweltaspekte

Die Konzession für die Tramlinien 10/17 (auch im Bereich Spiesshöfli) besteht bereits und muss daher nicht neu erteilt werden. Der Doppelspurausbau wird nicht als neue, sondern als bestehende Anlage betrachtet. Es handelt sich beim Vorhaben somit um einen Ausbau einer bestehenden Anlage gemäss Ziffer 12.2 der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV). Eisenbahnbauvorhaben, die nach Abzug der Aufwendungen für die Sicherungsanlagen Kosten von über CHF 40 Mio. verursachen, unterstehen nach den Bestimmungen der UVPV der UVP-

Pflicht. Die Kosten für das vorliegende Projekt liegen darunter, das Projekt untersteht somit nicht der UVP-Pflicht.

#### Lärm- und Erschütterungsschutz

Der vorgesehene Ausbau des Trams auf Doppelspur im Bereich Spiesshöfli in Binningen entspricht gemäss Lärmschutz-Verordnung einer wesentlichen Änderung der bestehenden Anlage. Es ist nachzuweisen, dass der massgebende Immissionsgrenzwert bei allen Gebäuden eingehalten wird.

Die Überprüfung zeigt, dass der Immissionsgrenzwert sowohl heute als auch im künftigen Betriebszustand bei allen Gebäuden eingehalten wird. Somit werden bzgl. des Tramlärms keine spezifischen Massnahmen erforderlich.

Aufgrund der Ergebnisse der Prognoserechnung wird auf dem Streckenabschnitt zwischen Brückenstrasse und Gorenmattstrasse eine Gleisisolation in Form von sogenannten Unterschottermatten eingebaut. Mit dieser Massnahme können die Grenzwerte für Körperschall- und Erschütterungsimmissionen eingehalten werden.

#### Landerwerb / Erwerb Liegenschaften

Für die Realisierung des Projektes müssen im Abschnitt Brückenstrasse bis Knoten Gorenmattstrasse insgesamt 12 Liegenschaften erworben und abgebrochen werden.

Für die Realisierung des Projekts Doppelspurausbau Spiesshöfli müssen total 3'875 m<sup>2</sup> Land erworben werden. Die vorübergehende Beanspruchung während dem Bau beträgt insgesamt ca. 4'395 m<sup>2</sup>.

Für die vorgesehene neue Fusswegführung im Bereich des Schlossparks und zwischen Schlosspark und Brückenstrasse werden Gehrechts-Dienstbarkeiten auf zwei Parzellen benötigt. Insgesamt umfassen die benötigten Dienstbarkeitsflächen ca. 327 m<sup>2</sup>.

#### 2.3.4. Termine

- |  |                       |
|--|-----------------------|
| • Eingabe Plangenehmigungsgesuch beim BAV            | 28. Juni 2018         |
| • Planaufgabe:                                       | 03.09. bis 02.10.2018 |
| • Voraussichtliche Plangenehmigungsverfügung         | 3. Quartal 2019       |
| • Landratsbeschluss Ausgabenbewilligung Realisierung | 3. Quartal 2019       |
| • Beginn Hauptarbeiten                               | 1./2. Quartal 2022    |
| • Inbetriebnahme                                     | Ende 2024             |

### 2.4. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

#### 2.4.1. Einbindung in die Planung

Das Vorhaben Doppelspurausbau Spiesshöfli in Binningen steht im Bezug zu folgenden Legislaturzielen aus dem Regierungsprogramm 2016-2019:

- Die Regierung investiert gezielt und wirksam in Schlüsselerkehrsinfrastrukturen und setzt dazu Schwerpunkte für Werterhalt und Ausbau auch im Hinblick auf altersgerechte Infrastrukturen.
- Die gute Erreichbarkeit der Wirtschafts- und der Wohnschwerpunkte wird gesichert.
- Der Kanton Basel-Landschaft stärkt seine Regionen, indem er sie durch leistungsfähige Verkehrssysteme erschliesst und an regionale Zentren anbindet (integrale Planungen, Verknüpfung von Verkehrsträgern).
- Das Express-Tram im Leimental ist in der Botschaft zum FABI-STEP 2035 enthalten. Die Realisierung des DSP Spiesshöfli ist Voraussetzung, damit die in der Botschaft enthaltenen Gelder (100 % Bund) investiert werden können und sich das Angebot gemäss entsprechend weiterentwickeln kann. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis liegt bei 9,2 (resp. 9,0 ohne Margarethenstich) und kann somit als sehr gut bezeichnet werden.

## 2.5. Rechtsgrundlagen

Bund:

- Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101)
- Eisenbahnverordnung vom 23. November 1983 (EBV, SR 742.141.1)
- Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung vom 15. Dezember 1983 (AB-EBV, SR 742.141.11)
- Verordnung über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen vom 2. Februar 2000 (VPVE 742.142.1)
- Bundesgesetz über die Enteignung vom 20. Juni 1930 (EntG, SR 711)
- Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983 (USG, 814.01)
- Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (LSV, SR 814.41)
- Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr vom 30. September 2016 (NAFG, SR 725.13)

Kanton Basel-Landschaft:

- Strassengesetz vom 24. März 1986 (SGS 430)
- Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985 (SGS 480)
- Umweltschutzgesetz vom 27. Februar 1991 (USG BL, SGS 780)
- Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz vom 20. November 1991 (SGS 790)
- Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz vom 27. Oktober 1998 (RBV, SGS 400.11)
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Beschluss vom 31. August 2017

## 2.6. Finanzielle Auswirkungen

### 2.6.1. Investitionskosten

Die Investitionskosten für den Doppelspurausbau Spiesshöfli belaufen sich auf ca. CHF 37,48 Mio. inkl. MwSt.

Gleisbau inkl. neuer Birsigsteg	CHF	11'650'000.–
Strassenbau	CHF	5'000'000.–
Honorare	CHF	3'120'000.–
<b>Zwischentotal</b>	<b>CHF</b>	<b>19'770'000.–</b>
Mehrwsteuer (7,7 %)	CHF	1'520'000.–
<b>1) Total (IA 701147)</b>	<b>CHF</b>	<b>21'290'000.–</b>
Rückbau Liegenschaften	CHF	2'500'000.–
Mehrwsteuer (7,7 %)	CHF	190'000.–
<b>2) Total (IA 501946)</b>	<b>CHF</b>	<b>2'690'000.–</b>
<b>3) Landerwerb / Erwerb Liegenschaften (IA 701420)</b>	<b>CHF</b>	<b>13'500'000.–</b>
<b>Gesamtkosten (Summe 1-3)</b>	<b>CHF</b>	<b>37'480'000.–</b>

Für den Doppelspurausbau Spiesshöfli wurde mit LRB Nr. 2381 vom 27. November 2014 (LRV 2014/262) ein Projektierungskredit von CHF 850'000 inkl. MwSt. (790'000 exkl. MwSt.) bewilligt. Diese bewilligten Honorarkosten können von den gesamten Projektkosten abgezogen werden. Somit müssen über die zu beantragende Ausgabenbewilligung folgende Kosten finanziert werden:

Baukosten inkl Rückbau Liegenschaften	CHF 19'150'000.-
Honorare	CHF 2'330'000.-
Zwischentotal	CHF 21'480'000.-
Mehrwertsteuer (7.7 %)	CHF 1'650'000.-
Zwischentotal	CHF 23'130'000.-
Landerwerb / Erwerb Liegenschaften	CHF 13'500'000.-
<b>Antrag Ausgabenbewilligung</b>	<b>CHF 36'630'000.-</b>

Mit der vorliegenden Landratsvorlage soll die neue einmalige Ausgabe in der Höhe von **CHF 36,63 Mio. inkl. MwSt.** beantragt werden.

Zusätzlich zur Ausgabenbewilligung werden nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis 10/2016 bewilligt. Massgebend dafür ist der Bahnbauindex.

<b>Kontierung</b>		
IM-Position	Innenaufträge	Kostenarten
23140.035	701147	56400000
	701420 (Landerwerb)	56400000
P2315	501946 (Rückbau)	31440050

- Das Projekt ist mit Investitionskosten von CHF 36,63 Mio. im Investitionsprogramm 2019 -2028 enthalten inkl. dem Rückbau der bestehenden Liegenschaften.

Gemäss den Vorgaben der Finanzkontrolle zur Aktivierung von Abschreibungen kann der Rückbau der bestehenden Liegenschaften nicht via Investitionsrechnung erfolgen. Die Kosten für den Rückbau betragen CHF 2,69 Mio.; diese Kosten werden nun neu im AFP 2020-23 in der Erfolgsrechnung eingestellt. Entsprechend werden die Summe und die Jahrestanchen im Investitionsprogramm 2020-29 korrigiert; neu werden brutto total CHF 33,94 Mio. in der Investitionsrechnung eingestellt.

Die Ausgabenbewilligung gliedert sich in folgende Jahrestanchen:

Jahr	Innenauftrag 701147 CHF	Innenauftrag 701420 CHF	Innenauftrag (Erfolgsrechnung) 501946 CHF
2019	100'000.–	0.–	0.–
2020	200'000.–	5'500'000.–	0.–
2021	500'000.–	3'500'000.–	0.–
2022	2'600'000.–	3'000'000.–	1'500'000.–
2023	9'000'000.–	500'000.–	1'190'000.–
2024	6'500'000.–	500'000.–	
2025	1'540'000.–	500'000.–	
<b>Total</b>	<b>20'440'000.–</b>	<b>13'500'000.–</b>	<b>2'690'000.–</b>

#### 2.6.2. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Gemäss der Leistungsvereinbarung des Agglomerationsprogramms Basel 2. Generation ist der eigentliche Doppelspurausbau Tramlinie 10/17 "Spiesshöfli" Binningen in den A-Massnahmen enthalten. Es kann mit einer Bundesbeteiligung von max. CHF 8,0 Mio. gerechnet werden.

Die Bundesbeiträge können aber erst nach Vorliegen eines rechtskräftigen Projektes und der genehmigten Ausgabenbewilligung für die Realisierung effektiv beantragt (= Abschluss Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund) und ab dem Baustart geltend gemacht werden.

Aufgrund der städtebaulichen Aufwertung durch das Grüngleis, beteiligt sich die Gemeinde Binningen an den Mehrkosten von CHF 900'000 mit pauschal CHF 225'000 inkl. MwSt.

Für den Kanton Basel-Landschaft belaufen sich die erwarteten, geschätzten **Nettokosten**, nach Abzug der Bundesgelder und der Beteiligung der Gemeinde Binningen, auf **CHF 28,405 Mio. inkl. MwSt.** Davon entfallen **CHF 2,690 Mio. inkl. MwSt.** auf die Erfolgsrechnung und **CHF 25,715 Mio. inkl. MwSt.** auf die Investitionsrechnung.

### 2.6.3. Folgekosten

#### Zusammenfassung Folgekosten

in CHF

		12/2024	2025	2026	2027	2028
1	Zusätzliche Mitarbeiter	0	0	0	0	0
2	Nettoinvestitionen	25'715'000				
3	zusätzliche Betriebskosten	0	0	0	0	0
	zusätzliche Unterhaltskosten		0	0	0	0
	Abschreibungen		392'875	392'875	392'875	392'875
	kalkulatorische Zinskosten 4%		514'300	514'300	514'300	514'300
	<b>Folgekosten</b>	<b>0</b>	<b>907'175</b>	<b>907'175</b>	<b>907'175</b>	<b>907'175</b>
4	Folgebertrag		0	0	0	0
3-4	<b>Folgekosten netto</b>	<b>0</b>	<b>907'175</b>	<b>907'175</b>	<b>907'175</b>	<b>907'175</b>
5	Rückbaukosten ca. Jahr - Jahr (soweit voraussehbar)	-				

### 2.6.4. Weitere Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen

Durch die Absicherung des Bahntrassees bzw. Aufhebung von ungesicherten Bahnübergängen sinkt das Risiko von Unfällen markant. Es sind somit auch deutlich geringe Folgekosten zu erwarten. Die notwendige Instandsetzung der Bottmingerstrasse wird Ohnehinkosten generieren, die voraussichtlich im selben Zeitraum anfallen würden. Ein Sicherheitsgewinn durch die normgerechte Anpassung der Anlage wäre im Strassenbereich nicht zu verzeichnen. Ein attraktives zuverlässiges öV-Angebot stellt einen Standortvorteil für die gesamte Talschaft dar. Als generell umweltschonender und effizienter Verkehrsträger trägt das Tram zur nachhaltigen Entwicklung des Gesamtverkehrssystems bei. Die Wirkung des Doppelspurausbaus erhöht die Betriebsstabilität und der damit verbundenen verbesserten Verfügbarkeit. Westlich der neuen Anlagen besteht die Chance auf eine verdichtete Nutzung, was den raumplanerischen Zielen in den stadtnahen Gebieten und Agglomerationskorridoren entspricht. Investitionen in eine Arealentwicklung sind absehbar und können zur Erhöhung der Wertschöpfung beitragen.

## 2.7. Finanzhaushaltrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

## 2.8. Regulierungsfolgeabschätzung

Diese Vorlage beinhaltet nur eine Ausgabenbewilligung und beinhaltet keine neuen Regulierungen oder hat neue Regulierungen zur Folge.

## 2.9. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

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

*Wie bekannt stehen wir dem Doppelspurausbau beim Spiesshöfli und zusammenhängender Instandsetzung der Bottmingerstrasse grundsätzlich positiv gegenüber. Um die Qualität des Projektes noch zu erhöhen hat der Einwohnerrat Binningen am 28. Januar 2019 zudem einem Investitionsbeitrag für ein Grüntrasse wie folgt zugestimmt:*

*„Der Einwohnerrat beschliesst (vorbehältlich der Beschlussfassung durch den Kanton) einen pauschalen Kostenbeitrag für die Realisierung eines Grüntrasses beim Doppelspurausbau Spiesshöfli von CHF 225'000 inkl. MwSt.“*

## 3. Anträge

### 3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Für die Realisierung des Doppelspurausbau der BLT Linie 10/17 Spiesshöfli in Binningen, den notwendigen Landerwerb inkl. Rückbau der bestehenden Liegenschaften und die Instandsetzung der Bottmingerstrasse wird die erforderliche neue einmalige Ausgabe von CHF 36'630'000 inkl. Mehrwertsteuer bewilligt.
2. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich CHF 8,0 Mio. inkl. Mehrwertsteuer, zuzüglich der nachgewiesenen Teuerung, wird Kenntnis genommen.
3. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung der Gemeinde Binningen für das Grüngleis von pauschal CHF 225'000 inkl. Mehrwertsteuer, wird Kenntnis genommen.
4. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, 18. Juni 2019

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

#### **4. Anhang**

- Entwurf Landratsbeschluss
- Situationsplan Nord
- Situationsplan Süd
- Normalprofile
- Querschnitte

## **Landratsbeschluss**

### **über BLT Linien 10/17, Doppelspur Spiesshöfli, Binningen, Ausgabenbewilligung für die Realisierung**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Realisierung des Doppelspurausbau der BLT Linie 10/17 Spiesshöfli in Binningen, den notwendigen Landerwerb inkl. Rückbau der bestehenden Liegenschaften und die Instandsetzung der Bottmingerstrasse wird die erforderliche neue einmalige Ausgabe von CHF 36'630'000 inkl. Mehrwertsteuer bewilligt.
2. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich CHF 8,0 Mio. inkl. Mehrwertsteuer, zuzüglich der nachgewiesenen Teuerung, wird Kenntnis genommen.
3. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung der Gemeinde Binningen für das Grüngleis von pauschal CHF 225'000 inkl. Mehrwertsteuer, wird Kenntnis genommen.
4. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: