

Vorlage an den Landrat

Frenkendorf, Erneuerung und Umgestaltung Bushof Frenkendorf-Füllinsdorf, Ausgabenbewilligung für die Realisierung 2021/749

vom 14. Dezember 2021



Abbildung 1 Situation Bushof 07.01.2021

1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Umsteigepunkte zwischen Bahn (SBB) und Bus fallen im Kanton Basel-Landschaft in den Zuständigkeitsbereich des Kantons. Am Bahnhof Frenkendorf-Füllinsdorf gibt es 85 Zug-Halte und 192 Bus-Kurse mit einer Passagierbewegung von insgesamt über 6'000 Ein-/Aussteigenden pro Werktag. Der bestehende Bushof Frenkendorf entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen. Der bauliche Zustand ist schlecht, der Komfort für die Buspassagiere und die Befahrbarkeit für den Busbetreiber ist ungenügend. Zudem erfüllen die Busperrons und die Haltestelleninfrastruktur nicht die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG). So muss zum Beispiel teilweise ohne Haltekante direkt auf dem Wendepplatz ein- und ausgestiegen werden.

In einem umfangreichen Variantenstudium wurde eine Bestvariante entwickelt und für diese ein Projekt erarbeitet. Von Anfang an wurden die Gemeinden Frenkendorf und Füllinsdorf, die Autobus AG Liestal (AAGL) sowie die Fachstellen des Kantons in die Projektierung eingebunden.

Der Projektperimeter umfasst neben dem eigentlichen Bushof auch einen Teil der Güterstrasse, der Bahnhofstrasse und des Bahnwegs. Dabei handelt es sich um Gemeindestrassen der Gemeinde Frenkendorf. Weiter ist mit dem Bahnhof-Vorplatz eine SBB-Parzelle betroffen. Bei der Privatparzelle Nr. 83 ist eine Landabtretung erforderlich.

Inhalt der Vorlage ist eine Ausgabenbewilligung über 2'450'000 Franken inkl. MwSt. zur Realisierung des Bushofs. Das Projekt wird vom Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation mitfinanziert. Das Projekt wird vom Bund zu 40 % an den anrechenbaren Kosten bis zu einem Beitrag von maximal 860'000 Franken inkl. MwSt. mitfinanziert.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.1.1.	<i>Begründung Bedarf</i>	5
2.1.2.	<i>Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte</i>	5
2.2.	Ziel der Vorlage	6
2.2.1.	<i>Rahmenbedingungen</i>	6
2.2.2.	<i>Projektziele</i>	6
2.2.3.	<i>Künftige Situation</i>	6
2.3.	Erläuterungen	7
2.3.1.	<i>Alternativen</i>	7
2.3.2.	<i>Gewählte Lösung / Projekt</i>	8
2.3.3.	<i>Termine</i>	12
2.4.	Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm	13
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	13
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	13
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	16
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e Geschäftsordnung Landrat)	16
2.9.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	16
3.	Anträge	17
3.1.	Beschluss	17
4.	Anhang	17

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Der bestehende Bushof liegt östlich des Bahnhofs Frenkendorf/Füllinsdorf zwischen der Perronanlage der SBB und der Güterstrasse, eingegrenzt von der Bahnhofstrasse und der Niederschönthalstrasse.

Die Güterstrasse ist eine kommunale Verbindungsstrasse parallel zur Rheinstrasse und ist ab der Niederschönthalstrasse Richtung Norden mit Tempo 30 signalisiert. Sie bietet einseitig eine Senkrechtparkierung und dahinter ein durchgängiges Trottoir mit einer Breite von meist 2.0 m an. Die Achse Niederschönthalstrasse - Güterstrasse - Bahnweg ist eine kantonale Radroute.

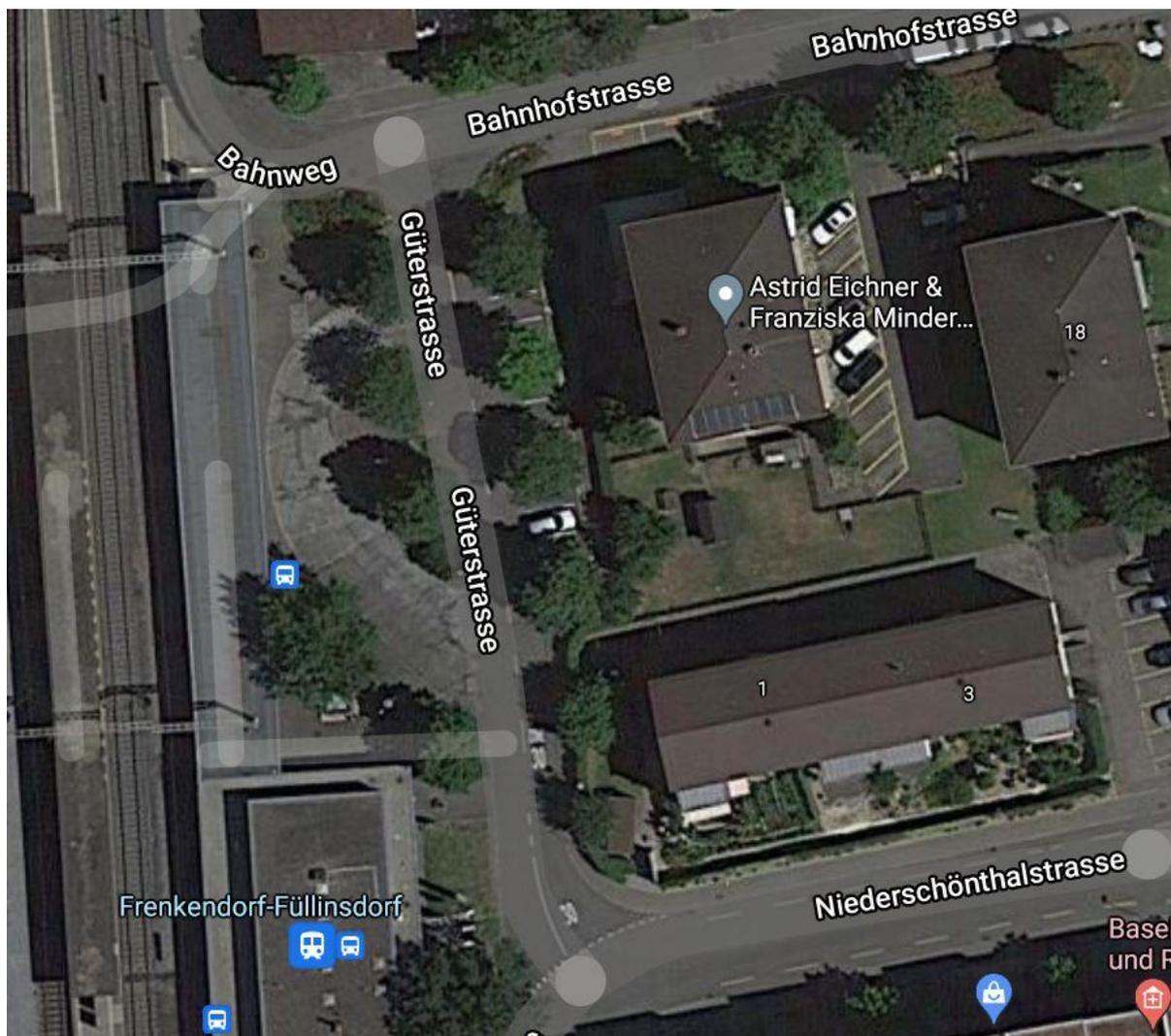


Abbildung 2 Ortfoto Bestand

Sämtliche Busse fahren den Bushof Frenkendorf von der Niederschönthalstrasse an, wenden auf dem Bushof und fahren wieder via Niederschönthalstrasse weg. Der Wendekreis, den die Busse fahren müssen, liegt unter dem in der Projektierungsrichtlinie TBA BL genannten minimalen Radius von 10 m: In der Praxis funktioniert das Befahren mit Vorsicht und reduzierter Geschwindigkeit, oftmals wird dabei jedoch der Randstein touchiert.

Es ist nur eine gerade Haltekante (Höhe = 12 cm) vorhanden. Da für das Befahren (Übersteuern / Gegenbogen) keine Ausbuchtung vorhanden ist, ist davon auszugehen, dass die Busse i.d.R. nicht genau parallel zur Haltekante stehen. Falls sich mehr als ein Bus im Busbahnhof befindet, halten diese Busse nicht an der Haltekante, sondern auf dem Wendeplatz an.

Entlang des Rampenabgangs zum SBB Mittelperron sind 49 Veloabstellplätze und zwischen der Wartehalle und dem Treppenabgang sind Mofa-/Roller-Abstellplätze vorhanden. Diese Abstellplätze liegen unter dem SBB-Perrondach und im Projektperimeter. Auf der Westseite der Geleise (Knoten Gartenstrasse / Schulstrasse) sind 21 Veloabstellplätze vorhanden (10 gedeckt, 11 ungedeckt). Diese gehören zum Bahnhof, liegen jedoch nicht im Projektperimeter.

Die Güterstrasse und der ÖV-Umsteigeknoten weisen folgende Verkehrszahlen¹ / Frequenzen auf:

- Motorisierter Individualverkehr (MIV):
 - DTV ca. 1'720 Fahrzeuge pro Tag
- Bus: 3 Linien mit gesamthaft 192 Kursen pro Werktag
 - Linie 75: Endstation, 67 Kurse/Werktag, 1'126 Ein-/Aussteigende
 - Linie 78: Keine Endstation, 115 Kurse/Werktag, 1'144 Ein-/Aussteigende
 - Linie 76: Endstation, 50 Kurse/Werktag, 60 Ein-/Aussteigende
- SBB: 85 Halte/Werktag, 4'050 Ein-/Aussteigende

Der bauliche Zustand der Güterstrasse und des Bushofs zeigen vielerorts Risse im Belag sowie im Wendebereich zahlreiche Ausbrüche, Löcher und provisorisch reparierte Stellen. Randsteine sind zum Teil gebrochen und es bilden sich bei Regen kleine Wasserlachen (Glatteisgefahr im Winter).

Fazit ist, dass dieser wichtige Umsteigepunkt nicht den gesetzlichen Vorgaben des barrierefreien Zugangs zum Öffentlichen Verkehr entspricht, die bauliche Substanz ihr betriebliches Ende erreicht hat und daher Instandstellungsmassnahmen nötig werden und die beengten Platzverhältnisse die Verkehrssicherheit tangieren sowie ein attraktives und effizientes Umsteigen verhindern.

2.1.1. Begründung Bedarf

Obwohl der Bushof und die dazugehörige Güterstrasse fernab einer Kantonsstrasse liegen, fallen Umsteigepunkte von regionaler Bedeutung zwischen Bahn (SBB) und Bus in den Zuständigkeitsbereich des Kantons. Dazu wurde das Strassengesetz entsprechend angepasst (siehe [LRV 2019/842](#)).

Der bestehende Bushof Frenkendorf entspricht nicht mehr den heutigen Gesetzgebungen und gesellschaftlichen Anforderungen. Der bauliche Zustand ist schlecht, der Komfort und zum Teil auch die Sicherheit für die Buspassagiere und den Busbetreiber sind ungenügend.

2.1.2. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Im Wissen um den Anpassungsbedarf bezüglich des hindernisfreien Zugangs zum Öffentlichen Verkehr und in Anbetracht des Alters der bestehenden Infrastruktur wurde im Jahr 2010 eine Projektstudie "Neugestaltung Busbahnhof Frenkendorf" in Auftrag gegeben.

Basierend darauf startete im Jahr 2014 ein Variantenstudium für einen neuen Bushof am bestehenden Ort am Bahnhof Frenkendorf/Füllinsdorf. Aus der Bestvariante wurde ein Vorprojekt erarbeitet, das 2016 bei den kantonalen Fachstellen, den beiden Gemeinden, der SBB sowie dem

¹ Verkehrszahlen: 2015, Ein-/Aussteiger: 2015, Frequenzen: Fahrplan 2018

Busbetreiber Zustimmung fand und daraufhin zur Mitfinanzierung im Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation eingereicht wurde.

Das nun zur Finanzierung vorgelegte Projekt wurde in den Jahren 2018 – 2019 zu einem Bauprojekt ausgearbeitet und nach den internen und externen Vernehmlassungen auf den Stand eines Auflageprojekts gehoben.

Das Projekt wurde von 08.02.2021 bis 10.03.2021 auf der Gemeindeverwaltung von Frenkendorf öffentlich aufgelegt. Es gab am 08.03.2021 eine Einsprache gegen das Projekt. Die Einigungsverhandlung wurde im Mai 2021 durchgeführt. Die Einsprache wurde am 14.06.2021 zurückgezogen.

Alle Projektierungsschritte wurden von einer Begleitgruppe begleitet, welche aus Vertretern der kantonalen Fachstellen, der beiden Gemeinden, der SBB Immobilien und der AAGL bestand. Das Bauprojekt wurde zudem zusammen mit den Behindertenverbänden begutachtet und optimiert.

2.2. Ziel der Vorlage

2.2.1. Rahmenbedingungen

Für das Projekt bestehen folgende Rahmenbedingungen:

- BehiG-Konformität – Einhaltung gesetzliche Vorgaben
- Die Transportkette des ÖV bleibt erhalten (auch während dem Bau)
- Die kantonale Radroute und die Erschliessung des Quartiers können bestmöglich aufrechterhalten werden (auch während dem Bau).

2.2.2. Projektziele

Hauptziel der Massnahme ist der Werterhalt der Strasse und des Wendeplatzes sowie die BehiG-konforme Ausbildung der Bushaltestellen.

Weitere Ziele sind:

- Bushaltestellen:
 - Erhöhung der Sicherheit, der Aufenthaltsqualität und des Komforts
 - Verbesserung des Umsteigens auf andere Verkehrsmittel
 - Bessere Orientierung durch übersichtlichere Anordnung der Busperronanlage
- Effiziente Nutzung des vorhandenen Raums
- Normgemässe und unterhaltsfreundliche Anlage, aufwärtskompatibel zur E-Mobilität
- Alle Busse fahren von Süden her (Niederschönthalstrasse / Güterstrasse) zum Bushof und auch nach Süden vom Bushof weg. Der Wenderadius muss für ein sicheres und effizientes Befahren den Projektierungsrichtlinien des TBA BL entsprechen.

2.2.3. Künftige Situation

Ab Dezember 2022 werden neu die Linien 75, 76 und 78 den Bahnhof bedienen.

Linie 75 Frenkendorf-Füllinsdorf – Giebenacherstrasse

Linie 76 Frenkendorf-Füllinsdorf– Munzach – Liestal – Lausen, Furlen

Linie 78 Frenkendorf-Füllinsdorf– Fraumatt – Liestal – Lausen, Stutz

Zu gewissen Zeiten befinden sich drei Busse gleichzeitig im Bushof. Um die nötige Flexibilität in der Angebotsplanung zu haben, ist es von Bedeutung, drei reguläre Perrons zu realisieren. Der vierte Ausstiegsperron ist relevant für die Umsteigebeziehungen im Fall von Verspätungen.

Somit sind vier Perrons vorgesehen:

- Es wird bei allen vier Perrons eine Haltekantenhöhe von 22 cm realisiert (keine Klapprampe nötig).
- Der Normalbus (L=12 m) kann auf der ganzen Länge bündig an der Haltekante stehen.
- Eines der vier Perrons liegt an der Güterstrasse und dient als Aussteigehaltekante, um bei Verspätungen der Busse den Anschluss an die Bahn zu gewährleisten.
- Die heute einzige Linie mit einem Gelenkbus (Linie 80) weist die geringsten Frequenzen auf und wird daher nicht dem Hausperron zugeteilt. Auf den Linien 75 und 78 können aus geometrischen Gründen auf der Strecke keine Gelenkbusse eingesetzt werden. Daher wird bei diesen Linien tendenziell eher der Takt verdichtet statt grössere Busse eingesetzt. Für den Gelenkbus gelten folgende Lockerungen:
 - die Haltekante muss nicht auf der gesamten Länge des Gelenkbusses einen niveaugleichen Einstieg aufweisen
 - der Gelenkbus muss nicht auf der ganzen Länge bündig an der Haltekante stehen

Die leichten Abstriche für einen Gelenkbus können hingenommen werden, da die Linie 80, welche heute in den Randstunden den Bahnhof bedient, zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme nicht mehr über den Bahnhof geführt werden wird.

Das vorliegende Projekt ist auch kompatibel mit der Angebotsplanung Stadtbus Liestal.

Bereits heute auf der Linie 78 und zu einem späteren Zeitpunkt auf den anderen Linien werden Elektrobusse eingesetzt. Zurzeit ist noch nicht sicher, wie in Zukunft der Ladevorgang erfolgen wird. Damit bei einer allfälligen zukünftigen Installation einer Ladeanlage die Betonplatte nicht aufgerissen werden muss, werden Leerrohre zwischen Bahnhofsvorplatz und den Perrons verlegt.

Der Taxistandplatz wird ersetzt, die Senkrechtparkfelder entlang der Güterstrasse müssen nicht ersetzt werden. An der Veloparkierung wird nichts verändert. Gemäss Angabe Swisscom kann die bestehende Telefonkabine ersatzlos entfallen.

Aus Platzgründen (Stützen) auf den schmalen Busperrons und weil die wartenden Passagiere unter dem Perrondach der SBB geschützt sind, wird keine Überdachung des Bushofs vorgesehen. Die bestehenden Anlagen der SBB (Bahnhofsgebäude, Bahnperrens, Perrondach, Unterführung inkl. Abgänge, Ausstattung, usw.) sind unverändert zu belassen. Der bestehende Brunnen ist unverändert zu belassen und die Anzahl Sitzgelegenheiten werden beibehalten.

Die Gemeinde Frenkendorf hat im Jahr 2015 die Parzelle mit der Senkrechtparkierung neben der Güterstrasse erworben und stellt diese dem vorliegenden Projekt zur Verfügung. Da die Parkplätze ersatzlos aufgehoben werden können, kann der dadurch freiwerdende Platz für eine Verschwenkung der Güterstrasse genutzt werden. Damit steht ausreichend Platz für eine normgemässe Wendeschleife und die projektierten Busperrons zur Verfügung.

2.3. Erläuterungen

2.3.1. Alternativen

Eine ersatzlose Aufhebung des Bushofs am Bahnhof Frenkendorf/Füllinsdorf steht als Alternative nicht zur Verfügung.

Eine Instandstellung des Bestands (laufend oder einmalig) wäre zwar technisch möglich und würde betrieblich (mit den bekannten Unzulänglichkeiten) knapp genügen, aber den gesetzlichen Vorgaben und Ansprüchen der ÖV-Passagiere könnte damit nicht Genüge getan werden.

2.3.2. Gewählte Lösung / Projekt

Da die bestehenden Parkplätze auf der Parzelle 84 ersatzlos aufgehoben werden können, wird die Güterstrasse gegen Osten auf diese Parzelle verschwenkt. So entsteht Platz für die projektierten Busperrons und der Wendebereich der Busse wird gegenüber dem Bestand grosszügiger.

Im Jahr 2013 wurde im Rahmen des Projektes "Erneuerung Niederschönthalstrasse" der Einlenker des Knotens Güterstrasse / Niederschönthalstrasse erneuert, sodass dieser Bereich der Güterstrasse nicht mehr angepasst wird.

Die Verschwenkung der Güterstrasse wird so ausgeführt, dass zwischen den Privatparzellen und der neuen Strasse an der schmalsten Stelle noch ein 2.0 m breites Trottoir Platz hat. Die übrigbleibenden Spickel der Parzelle 84 werden zu den Privatparzellen hin begrünt.

Die Güterstrasse erhält eine Fahrbahnbreite von 6.0 m im Bereich der Busperrons und 6.2 m im Bereich der mittigen Grüninsel. Mit der gewählten Linienführung ergeben sich für eine Geschwindigkeit von 30 km/h normkonforme resp. grosszügige Verhältnisse.



Abbildung 3: Situationsplan Ausschnitt Güterstrasse

Der Projektperimeter befindet sich am südlichen Rand der Tempo-30-Zone "Mittelfeld". Die südliche Projektgrenze liegt im Bereich des Übergangs vom übrigen Strassennetz in die Zone "Mittelfeld". Ein- und Ausfahrten der Zone sind grundsätzlich durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht. Der Belagswechsel von Asphaltoberbau auf Betonoberbau (schraffierte Fläche in Abbildung 3) verdeutlicht den Übergang von Tempo 50 auf Tempo 30.

Weiter sind auf der Ostseite bestehende Hecken und Bäume vorhanden, welche als seitlicher Grünraum wirken. Auf der Westseite ist eine Grünfläche ohne Bepflanzung vorhanden. Auf dieser westlichen Grünfläche wird ein neuer Baum vorgesehen, um den Eindruck eines Eingangstors zu verstärken.

Wendeplatz und Perrons

Das Wendemanöver der Busse Güterstrasse - Bahnweg - Bushof kann neu mit einem Radius von mehr als 10 m befahren werden. Der Abstand zwischen östlichem Fahrbahnrand der verschwenkten Güterstrasse und westlichem Fahrbahnrand des Wendeplatzes beträgt 24.3 m.

Beim Wendemanöver überstreichen die Busse das Trottoir des Bahnwegs mit dem vorderen Überhang um ca. 1.0 m und den Fussgängerbereich auf Höhe des Treppenabgangs zur Personenunterführung um max. 1.2 m. Der Abstand zum SBB-Perrondach beträgt aber min. 0.8 m.

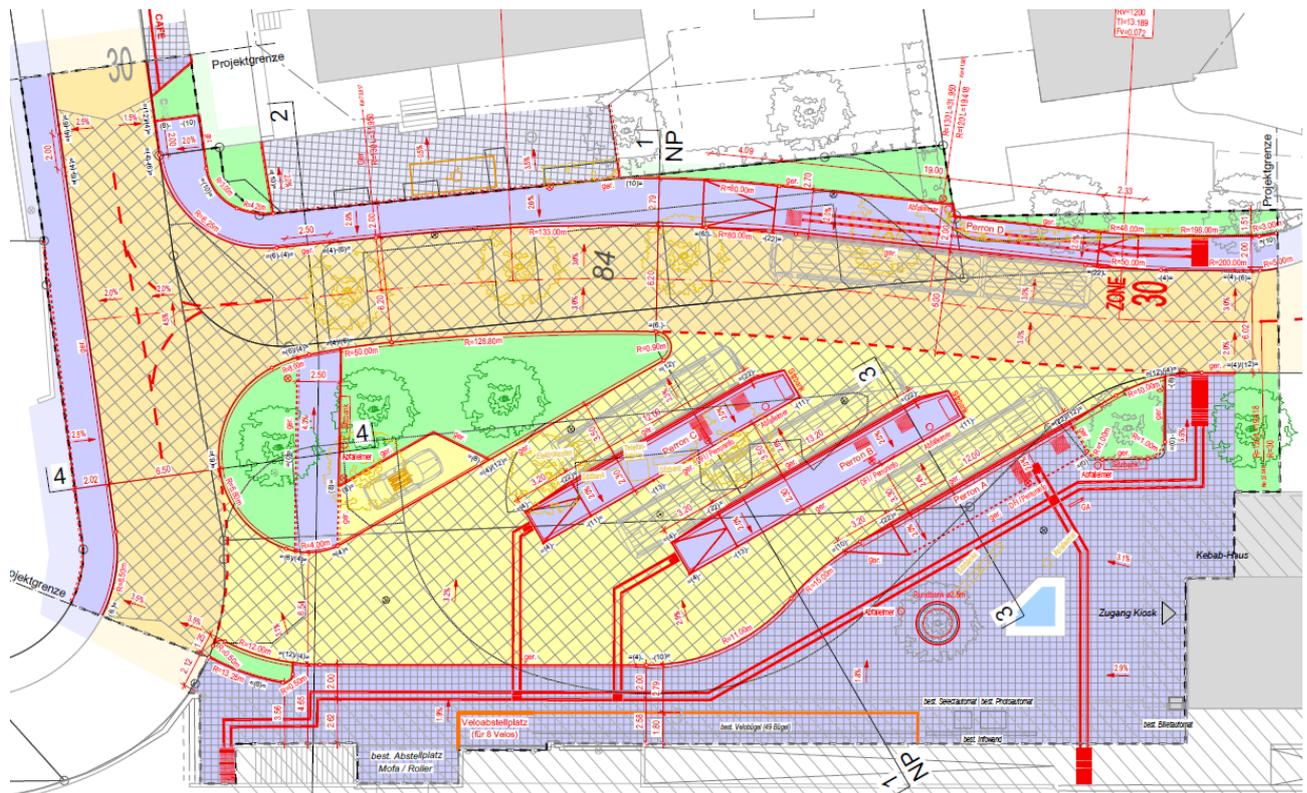


Abbildung 4: Situationsplan gewählte Lösung

Der westliche Fahrbahnrand des Wendeplatzes weist einen konstanten Abstand von 2.0 m zum Rand des bestehenden Perrondachs auf. Damit resultiert zwischen den Veloabstellplätzen entlang des Rampenabgangs und dem Randabschluss zum Wendeplatz eine Durchgangsbreite von 2.8 m. Gegenüber dem Bestand ist dies eine Verbreiterung um 1.7 m.

Die Haltekanten werden mittels 22cm hohem Kasseler Sonderbord Plus ausgebildet. Der vordere Überhang der Busse überstreicht den hohen Bereich nicht. Die Perrons weisen eine Gesamtbreite von 2.30 m auf. Damit ist die für die Rollstühle mit kuppelbarem Antriebsgerät erforderliche Einstiegsbreite von 2.0 m eingehalten. Die Anordnung der Ausstattungselemente wird auf die erforderlichen Platzverhältnisse und lichten Breiten abgestimmt.

Perrons A (Hausperron) und C werden von Normalbussen angefahren. Die Perronlängen betragen 12.0 m. Die Befahrbarkeit der Fahrgassen von Perrons A und C ist auch für Gelenkbusse gewährleistet.

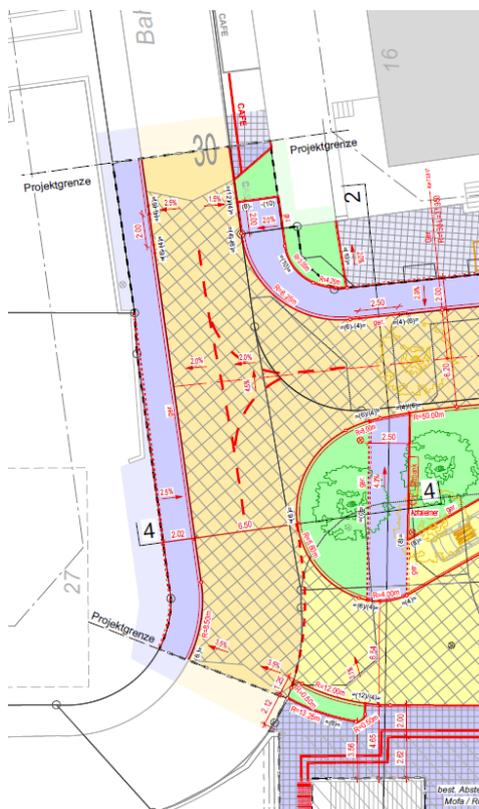
Perron B kann von Normal- und Gelenkbusen angefahren werden. Die Perronlänge beträgt 13.2 m. Aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse ist keine grössere Perronlänge möglich. Wenn ein Gelenkbus Perron B anfährt, ist an der hintersten Türe keine Haltekante vorhanden. Da von mobilitätseingeschränkten Personen die Türe 2 genutzt wird, ist das fehlende Perron bei der hintersten Türe primär eine Komfortfrage. Falls es sich um einen Gelenkbus mit 4 Türen handelt, ist bei Türe 3 noch die hohe Haltekante vorhanden.

Perron D (Güterstrasse) ist eine als Fahrbahnhaltestelle ausgebildete Aussteigehaltekante, welche durch alle Buslinien im Verspätungsfall für das schnelle Aussteigen lassen der Fahrgäste genutzt werden kann. Beim Überholen des haltenden Busses beträgt die Sichtweite auf den Knoten Bahnhofstrasse ca. 60 m, womit angesichts der geringen Geschwindigkeiten sichere Überholmanöver gewährleistet sind. Die Haltekantenlänge beträgt 19 m und wird mit Kasseler

Sonderbord Plus aus Granit ausgebildet. Angesichts der kantonalen Radroute ist der Kasseler Sonderbord Plus zwar ungünstig, es ist aber davon auszugehen, dass die Velofahrer in diesem Bereich ohne Probleme einen etwas grösseren Abstand zum Fahrbahnrand einhalten können.

Damit die Busse mit dem vom BehiG geforderten Spaltmass und auf der ganzen Länge parallel zur Haltekante stehen können, ist das Anfahren der Perrons A-C mittels Gegenbogen vorgesehen. Die daraus resultierende, bauliche Geometrie ist zum Beispiel bei Haltekante A sichtbar. Wenn dieser Gegenbogen fehlen würde, wäre nicht gewährleistet, dass der Bus parallel zur Haltekante steht (gemäss Schleppkurven würde das Heck einen Abstand von ca. 10 cm aufweisen). Weiter könnte der Fall auftreten, dass der vordere Überhang die hohe Perronkante stärker überstreicht als die Kerbe des Kasseler Sonderbords Plus breit ist und die Fahrzeugecke somit die hohe Perronkante rammen würde.

Knoten Güterstrasse / Bahnhofstrasse / Bahnweg



Die minimale Breite des Bahnwegs beträgt auf Höhe der mittigen Grünfläche 6.5 m. Diese Breite ist zur Einhaltung der Schleppkurven nötig. Die Breite der Bahnhofstrasse beträgt 5.6 m. Somit resultiert in der Flucht des südlichen Fahrbahnrandes der Bahnhofstrasse ein optischer Versatz. Die Einlenker weisen Radien von ca. 6 m auf. Grundsätzlich entspricht der Flächenbedarf in Etwa demjenigen des bestehenden Knotens.

Nebst den Schleppkurven der Busse (Fahrbeziehung Güterstrasse - Bahnweg - Bushof - Güterstrasse) wurden die Schleppkurven für Sattelschlepper für alle Fahrbeziehungen geprüft. Die Befahrbarkeit für Gelenkbusse ist gegeben und für Sattelschlepper ist gewährleistet, wobei die Platzverhältnisse knapp sind und die Sattelschlepper die gesamte Fahrbahnbreite beanspruchen. Anlässlich der Fahrversuche wurde die projektierte Geometrie für die Fahrbeziehung Güterstrasse - Bahnweg - Bushof - Güterstrasse als ausreichend grosszügig und als einfach und komfortabel zu befahren befunden.

Der Knoten wird als Rechtsvortritt ausgebildet. Für Tempo-30-Zonen ist diese Knotenform geeignet und wird seitens der Gemeinde Frenkendorf gegenüber einem "Kein Vortritt" auf der Bahnhofstrasse favorisiert.

Abbildung 5: Situationsplan Ausschnitt Knoten Güterstrasse / Bahnhofstrasse / Bahnweg

Die Sichtweite von Fahrzeugenkern vom Bahnweg her auf Busse, die von der Güterstrasse im Wendemanöver sind, ist aufgrund der Kurve und des Gebäudes Nr. 27 eingeschränkt. Im Rahmen des Vorprojektes wurde daher eine LSA (Lichtsignalanlage) vorgesehen, um Konflikte zwischen vom Bahnweg herkommenden Fahrzeugen und in den Bushof einbiegenden Bussen zu vermeiden.

Da das Gebäude Nr. 27 im Jahr 2021 durch einen Neubau, welcher sich im Gegensatz zum bestehenden Gebäude hinter der bestehenden Strassenbaulinie befindet, ersetzt wurde, verbessern sich die Sichtverhältnisse in der Kurve des Bahnwegs. Dadurch reduziert sich der Bedarf nach einer LSA. Die für eine LSA erforderlichen Leerrohre, Schächte und Schlaufen werden aber trotzdem gebaut. Die LSA inkl. Fundamente hingegen werden jedoch nicht erstellt. Wenn sich aufgrund von Beobachtungen des Betriebes eine LSA als erforderlich zeigen würde,

könnte die LSA inkl. Fundamente einfach und ohne Aufbruch der Betonfahrbahn nachgerüstet werden.

Möblierung / Ausstattung / Beleuchtung

Gegenüber dem Bestand wird der bestehende Baum neben dem Brunnen zusätzlich mit einer Rundbank versehen.

Folgende Ausstattungselemente werden für die Fahrgäste erstellt:

- Ein zentraler Generalanzeiger
- Auf jedem Perron eine Infosteile, ein Abfalleimer und eine Sitzbank
- Allenfalls zukünftig auf jedem Perron ein DFI (Dynamische Fahrgastinformation mit Text-to-Speech-Funktion). Die erforderlichen Leerrohre sind zu verlegen.

Auf den Inselperrons werden die Ausstattungselemente so angeordnet, dass die zum Ein- und Aussteigen erforderlichen Flächen frei bleiben. So werden die Sitzbänke an der Stirnseite der Perrons angeordnet, da andernfalls die Bänke resp. die Füsse der Sitzenden die nutzbare Breite des Perrons verringern würden. Damit die Anzahl der Elemente minimiert wird, werden DFI und Perroninfo (Tafeln mit Perronbezeichnung, Fahrplan, usw.) zu einem Element kombiniert und am Beleuchtungskandelaber angebracht.

Bereits heute auf der Linie 78 und zu einem späteren Zeitpunkt auf den anderen Linien werden Elektrobusse eingesetzt. Zurzeit ist noch nicht sicher, wie in Zukunft der Ladevorgang erfolgen wird. Damit bei einer allfälligen zukünftigen Installation einer Ladeanlage die Betonplatte nicht aufgerissen werden muss, sind Leerrohre zwischen Bahnhofsvorplatz und den Perrons zu verlegen.

Gemäss Angabe der Gemeinde Frenkendorf ist die öffentliche Beleuchtung im Projektperimeter zu erneuern, es sind moderne und gestalterisch ansprechende LED-Leuchten vorgesehen. Die Beleuchtung erfolgt mittels Beleuchtungsmasten und Strahler. Die Leuchtpunkte wurden anhand einer lichttechnischen Berechnung positioniert. Das Beleuchtungskonzept stellt eine optimale Ausleuchtung der Publikumsflächen dar, auch wenn die Busse an den Perrons stehen. Im Gegensatz zu einer Beleuchtung mit Seilpendelleuchten, können Strahler so ausgereichtet werden, dass möglichst wenig Streulicht an die Fassaden der Privatgebäude abstrahlt.



Abbildung 6: Visualisierung Beleuchtungskonzept

Bepflanzung

Aufgrund des Projektes müssen sieben bestehende Bäume entfernt werden. Die bestehende Hecke im Bereich von Perron D befindet sich auf der Strassenparzelle und muss aufgrund der neuen Fahrbahn- und Trottoirgeometrie auf einer Länge von rund 16m entfernt werden.

Der bestehende Baum östlich vom Migrolino und der bestehende Baum neben dem Brunnen werden belassen. Es werden vier neue Bäume gepflanzt: Drei auf der mittigen Grünfläche und einer an der südlichen Projektgrenze um eine Torwirkung zu Beginn der Tempo-30-Zone zu erzielen.

Fazit zur gewählten Lösung

Mit dem vorliegenden Projekt erhält die ÖV-Drehscheibe Frenkendorf-Füllinsdorf eine zeitgemässe und zweckmässige Verkehrsinfrastruktur auf engstem Raum. Mit der Nutzung der Gemeindestrassen als Fahrbahnhaltestelle und Wendeschleife können alle Randbedingungen eingehalten und die Zielsetzungen erfüllt werden. Die Materialwahl ist auf eine langlebige Nutzung mit schweren Fahrzeugen ausgelegt, wodurch auch die Unterhaltskosten tiefer als heute ausfallen werden. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wird verbessert und die Aufenthaltsqualität für Umsteiger und die Bevölkerung erhöht.

2.3.3. Termine

- | | |
|--|-------------------|
| • Landratsbeschluss Ausgabenbewilligung Realisierung | 1. Quartal 2022 |
| • Ausführungsprojekt, Submission Baumeister | 2. – 3. Q. 2022 |
| • Ausführung | 10.2022 – 12.2023 |
| • Inbetriebnahme | Dezember 2023 |

2.4. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

LFP 4 – MOBILITÄT

Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig realisieren und betreiben

Weil die Verkehrsprognosen der Vergangenheit fast durchwegs deutlich zu tief ausfielen, sind heute praktisch sämtliche Verkehrsträger überlastet. Die Steuerung des Verkehrs kann grundsätzlich über die Nachfrage oder über das Angebot erfolgen. Die Nachfrage wird im Raum Basel, als einem der wichtigsten Wirtschaftsstandorte der Schweiz, weiter steigen. Zudem durchquert eine europäische Transitachse das Baselbiet und generiert zusätzliches Verkehrsaufkommen. Das derzeitige Angebot kann mit dieser wachsenden Nachfrage bei weitem nicht Schritt halten. Auch sogenannte «Intelligente Infrastruktur» wird an diesem Umstand nur wenig ändern können. Ziel muss es deshalb sein, die Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig zu realisieren und zu betreiben. Dabei sind nebst technischen Aspekten auch umwelt- und raumplanerische Belange zu berücksichtigen sowie Finanzierbarkeit und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen. Höchste Priorität kommt dabei der baulichen und betrieblichen Sicherheit zu. Die Bauwerke müssen möglichst uneingeschränkt verfügbar sein, damit die Nutzerinnen und Nutzer von einer störungssicheren Infrastruktur profitieren können.

2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

- Strassengesetz Basel-Landschaft vom 24. März.1986 ([SGS 430](#), Strassengesetz, Stand 01.10.2020)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar.1998 ([SGS 400](#), Raumplanungs- und Baugesetz, RBG, Stand 01.01.2018)
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27. Februar 1991 ([SGS 780](#), USG BL, Stand 1. Januar 2015)
- Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen ([SR 151.3](#), Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, Stand 1. Januar 2017)
- Gesetz vom 18. April 1985 zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ([SGS 480](#), Stand 1. Januar 2018)

2.6. Finanzielle Auswirkungen

Die Kostenschätzung geht von Gesamtkosten für die Umgestaltung des Bushofs von 2,45 Mio. Franken inkl. MwSt. aus (+/- 10 %).

In der vorliegenden Ausgabenbewilligung werden die Projektierungs- (Ausführungsprojekt / Submission) und Realisierungsarbeiten auf Basis einer Kostenschätzung von 2,45 Mio. Franken inkl. MwSt. (Kostengenauigkeit von +/- 10 %) beantragt:

Tief- und Strassenbau	CHF	1'350'000.-
Beleuchtung, Möblierung und Bepflanzung	CHF	170'000.-
Verkehrsdienst	CHF	100'000.-
Anpassungsarbeiten	CHF	170'000.-
<u>Honorare und Baunebenkosten</u>	<u>CHF</u>	<u>350'000.-</u>
Gesamttotal exkl. MwSt.	CHF	2'140'000.-
MwSt. 7.7 % gerundet	CHF	165'000.-
<u>Landerwerb</u>	<u>CHF</u>	<u>145'000.-</u>

Total Ausgabenbewilligung (inkl. MwSt.)

CHF 2'450'000.-

Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

§ 32 Abs. 2 FHG, siehe Kap. 2.5							
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)							
X	Neu		Gebunden	X	Einmalig		Wiederkehrend

Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

Budgetkredit:	Profit-Center:	2301	Kt:	50100010	Kontierungsobj.:	701418
Verbuchung		Erfolgsrechnung	X	Investitionsrechnung		
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)			2'450'000.- (inkl. MwSt.)			

Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Baupreisindex Nordwestschweiz, Tiefbau, vom April 2019, Indexstand: 98.4; (Basis Oktober 2015 = 100) werden mitbewilligt und sind in der Abrechnung nachzuweisen.

Die Ausgabenbewilligung wird über einen einmaligen Beitrag zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf CHF 2'450'000.00 Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenaugkeit von $\pm 10\%$. Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten nach heutigem Kenntnisstand zwischen CHF 2'205'000.00 (90 %) und CHF 2'695'000.00 (110 %) liegen werden.

Richtgrösse für die Realisierung des Bauvorhabens ist jedoch der im Ausgabenbeschluss aufgeführte Betrag von CHF 2'450'000.00 (100 %).

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenaugkeit von $\pm 10\%$ hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von 245'000.00 Franken (10 % von CHF 2'450'000.00) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Investitionsrechnung

Ja

Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2022	2023	2024	Total
A	Investitionsausgaben		5	90'000	1'700'000	660'000	2'450'000
E	Beiträge Dritter*		6		600'000	260'000	860'000
	Nettoausgabe			90'000	1'100'000	400'000	1'590'000

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Das Projekt wird vom Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation mitfinanziert (Leistungsvereinbarung vom 18. Nov. 2019). Das Projekt wird vom Bund mit einem Beitrag von 40 % der anrechenbaren Kosten, maximal mit 860'000.- Franken inkl. MwSt. (800'000.- Franken exkl. MwSt.) unterstützt (zuzügl. Teuerung; Preisstand April 2016).

Voraussetzung für die Mitfinanzierung ist noch die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung; diese kann dem Bund nach Vorliegen der Ausgabenbewilligung für die Realisierung und des Rechtskraftbeschlusses des Projektes vorgelegt werden.

Erfolgsrechnung
 Ja

 Nein

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Die Ausgaben sind im Investitionsprogramm 2022 bis 2031 und entsprechend im Aufgaben- und Finanzplan enthalten.

Weitere Einnahmen (§ 35 Abs. 1 Bst. f Vo FHG):
 Ja

 Nein

Rückerstattung in Höhe von 41'000 CHF von der Gemeinde Frenkendorf zur Sanierung der Strasse

Folgekosten (§ 35 Abs. 1 Bst. g Vo FHG):
 Ja

 Nein

Zusammenfassung Folgekosten in CHF				PC	Kt	12/2023	2024	2025	2026	2027
A	1	Nettoinvestitionen				1'590'000				
A	2	zusätzliche Betriebskosten (inkl. Personalkosten)	2301	31/30			0	0	0	0
A		zusätzliche Unterhaltskosten	2301	31			0	0	0	0
A		Abschreibungen	2301	33			57'625	57'625	57'625	57'625
A		kalkulatorische Zinskosten 4%	2102	34			31'800	31'800	31'800	31'800
A		Folgekosten brutto					89'425	89'425	89'425	89'425
E	3	Folgeertrag brutto	2301	42/43			0	0	0	0
A	2-3	Folgeertrag netto					89'425	89'425	89'425	89'425
A	4	Rückbaukosten ca. [Jahr] (soweit voraussehbar)		-						
	5	Zusätzliche Stellen in FTE				0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 35 Abs. 1 Bst. i Vo FHG):
 Ja

 Nein

Schätzung der Eigenleistungen (§ 35 Abs. 1 Bst. h Vo FHG):

20 % einer Projektleiterstelle

Strategiebezug (§ 35 Abs. 1 Bst. m Vo FHG):
 Ja

 Nein

Siehe Kap. 2.4

Risiken (Chancen und Gefahren) (§ 35 Abs. 1 Bst. l Vo FHG):

Wird auf die Umsetzung des Projektes verzichtet, muss der Bushof trotzdem saniert werden. Dadurch kommen ähnlich hohe Kosten auf den Kanton zu, ohne aber eine Aufwertung der Strasse zu erreichen. Zudem können dann die vom Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramm genehmigten Beiträge nicht abgerufen werden; für eine reine Instandsetzung wird der Bund die Finanzierungsvereinbarung nicht unterzeichnen.

Zeitpunkt der Inbetriebnahme (§ 35 Abs. 1 Bst. n Vo FHG):

Die Inbetriebnahme ist im Dezember 2023 vorgesehen.

Wirtschaftlichkeitsrechnung (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Das ausgearbeitete Projekt orientierte sich an den, mit den verschiedenen Beteiligten abgestimmten, nachhaltig orientierten Zielsystemen. Dieses berücksichtigte aus Betreibersicht das Ziel geringer Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten sowie den Nutzen für die Verkehrsteilnehmenden und die Allgemeinheit. Die Kostenschätzung des Bauprojekts (Genauigkeit $\pm 10\%$), zeigt im Vergleich zum Ist-Zustand einen besseren Zielerreichungsgrad. Mit dieser Verbesserung sind keine erhöhten Bau- und Unterhaltskosten verbunden.

2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

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

2.8. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e Geschäftsordnung Landrat](#))

Keine Auswirkungen

2.9. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

Seitens der **Gemeinde Frenkendorf** ging folgende Stellungnahme ein:

Gerne bestätigen wir Ihnen im Namen der Einwohnergemeinde Frenkendorf, dass wir keine Ergänzungen oder Korrekturen dazu haben.

Die **SBB AG** Abteilung Immobilien ist mit dieser LRV einverstanden.

Seitens **Autobus AG** ging folgende Stellungnahme ein:

Die Autobus AG unterstützt das Projekt und freut sich auf die Realisierung bzw. das vollendete Werk. Es erscheint uns Zweck- und Verhältnismässig.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Für das Projekt Frenkendorf, Erneuerung, Realisierung und Umgestaltung Bushof wird eine neue einmalige Ausgabe von 2'450'000 Franken (inkl. MwSt.) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
2. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich 860'000 Franken (inkl. MwSt.) wird Kenntnis genommen.
3. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, 14. Dezember 2021

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomas Weber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Situationsplan

Landratsbeschluss

über Frenkendorf, Erneuerung und Umgestaltung Bushof Frenkendorf-Füllinsdorf, Ausgabenbewilligung für die Realisierung

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für das Projekt Frenkendorf, Erneuerung, Realisierung und Umgestaltung Bushof wird eine neue einmalige Ausgabe von 2'450'000 Franken (inkl. MwSt.) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
2. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich 860'000 Franken (inkl. MwSt.) wird Kenntnis genommen.
3. 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

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin:

