

## **Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat**

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

2019/441

vom 6. November 2019

#### **1. Ausgangslage**

Der Regierungsrat beantragt mit der Vorlage einen Kredit von CHF 36.63 Mio. für den Doppelspurausbau Spiesshöfli der BLT-Linien 10/17 und die Instandsetzung der Bottmingerstrasse.

Die BLT-Linien 10/17 sind für die Erschliessung des gesamten Leimentals von zentraler Bedeutung, da weder eine S-Bahn noch eine Hochleistungsstrasse existieren. Auf den Linien 10/17 verkehren jährlich ca. 21 Mio. Fahrgäste. Zwischen 2010 und 2015 haben die Passagierzahlen um rund 10 % zugenommen. 2011 erfolgte eine notwendige Taktverdichtung, weshalb der etwa 350 m lange Einspurabschnitt Spiesshöfli in Binningen einen betrieblichen Engpass darstellt. In den Stosszeiten verkehrt hier knapp alle zwei Minuten ein Tram; kein anderer Streckenabschnitt im BLT-Netz weist eine derart hohe Belastung auf. Kleinste Störungen wirken sich negativ auf die Fahrplanstabilität aus, und die Umsteigebeziehungen können nicht mehr gewährleistet werden.

Im Projektperimeter bestehen fünf ungesicherte, gefährliche und nicht gesetzeskonforme Bahnübergänge. Gemäss der Eisenbahnverordnung müssen alle Bahnübergänge abgesichert oder aufgehoben werden. Seit 2010 haben sich vier schwere Unfälle ereignet; zudem kommt es jedes Jahr zu mehreren gefährlichen Situationen bzw. Fast-Unfällen. Die ungesicherten Bahnübergänge werden vorübergehend geduldet. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse können diese Übergänge nicht ohne grössere Eingriffe 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.

Mit dem Doppelspurausbau Spiesshöfli müssen künftig einerseits die gefährlichen ungesicherten Bahnübergänge aufgehoben und die Liegenschaften alternativ erschlossen werden. Andererseits kann 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 instandgesetzt und die Fahrbahn und das Trottoir auf die notwendigen Breiten ausgebaut. Die Sicherheit für Fussgänger wird dadurch verbessert. Die Strasse bzw. das Trottoir ist eine wichtige Erschliessungsachse für den Fussverkehr.

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 instandgesetzt 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 12 Liegenschaften (Bottmingerstrasse Nr. 20 bis Nr. 44) erworben und 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. Das neu entstehende Quartier zwischen dem Birsig und dem Tramtrasse bietet die Chance für eine städtebauliche Entwicklung.

Der Baubeginn ist auf Anfang 2022 terminiert und 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 voraussichtliche Kostenbeteiligung des Bunds im Rahmen des Agglomerationsprogramms beträgt ca. CHF 8 Mio. inkl. MwSt. 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.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

## **2. Kommissionsberatung**

### **2.1. Organisatorisches**

Die Bau- und Planungskommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 19. September und 24. Oktober 2019 beraten. Die Kommission wurde begleitet von Regierungspräsident Isaac Reber, BUD-Generalsekretärin Katja Jutzi, Drangu Sehu, Kantonsingenieur, Axel Mühlemann, Stv. Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur, Urs Roth, Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur, David Steen und Judith Kessler, Hochbauamt.

### **2.2. Eintreten**

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

### **2.3. Detailberatung**

Die Kommission erachtete das vorliegende Projekt zur Beseitigung eines Engpasses im Tramnetz grundsätzlich als sinnvoll.

#### *2.3.1 Erwerb und Rückbau der Liegenschaften und Arealentwicklung*

Der Erwerb der zwölf Liegenschaften und der weitere Umgang damit wurden in der Kommission eingehend diskutiert. Einem Teil der Kommission erschien der Preis für den Landerwerb eher hoch. Die BUD führte aus, die Preise seien eher knapp kalkuliert und von externen Schätzern festgelegt worden.

Mit drei von zwölf Eigentümern konnte noch keine Einigung über den Verkaufspreis erzielt werden. Dies führte zur Frage, ob die fehlende Einigung zu Verzögerungen im Projekt führen könnte. Die BUD erklärte, das Enteignungsverfahren könnte bis vor Bundesgericht weitergezogen werden. Die Plangenehmigung, welche für anfangs 2020 erwartet wird, berechtigt jedoch, eine vorzeitige Besitzzeseinweisung zu beantragen, welche vom Gericht in der Regel gewährt wird. Das Risiko besteht darin, so die Verwaltung, dass mit dem Bau begonnen wird und der genaue Preis einzelner Liegenschaften noch nicht bekannt ist. Jedoch sind die Eigentümer verkaufsbereit; es bestehen lediglich Differenzen bei den Preisvorstellungen, wobei Kanton und Eigentümer nicht allzu weit auseinanderliegen. Die Eigentümer wünschen, dass die Schätzungskommission den Preis festlegt, so die BUD.

Ein weiterer Diskussionspunkt war das zu erwerbende Land, das für den Doppelspurausbau benötigt wird, sowie die Frage, wie der Kanton mit dem restlichen Land, das heisst dem nicht benötig-

ten Teil der Grundstücke, verfahren will. Die BUD führte aus, dass der Kanton bereits einige Liegenschaften erworben hatte, als die BLT sich bereit erklärte, die übrigen Liegenschaften zu erwerben. Ebenso übernimmt die BLT das restliche Land der kantonalen Grundstücke. Unabhängig von der kommunalen Nutzungsplanung mit oder ohne Quartierplan entschädigt die BLT den Kanton mit einem Quadratmeterpreis von CHF 1'400.–. Seitens Kommission wurde darauf hingewiesen, dass die Quartierplanung gemäss der Landratsvorlage aus dem Jahr 2014 durch den Kanton erfolgen sollte. Dies widerspreche der Aussage der BUD, dass die Gemeinde Binningen federführend bei der Durchführung und Koordination der Nutzungsplanung sei. Die Gemeinde beabsichtige, Wohnraum zu schaffen, mit unterschiedlichen Wohnformen mit einer qualitativ hochstehenden Aussenraumgestaltung. Es seien keine Luxuswohnungen vorgesehen. Ein begleitetes Studienverfahren soll Möglichkeiten hinsichtlich Bebauung und Entwicklung und die nächsten Schritte aufzeigen. Es sei offen, ob es einen Quartierplan gibt. Der Kanton, BLT und Dritte wirken mit. Die Verwaltung betonte, die Arealentwicklung könne später unabhängig vom vorliegenden Projekt realisiert werden, das nur den Strassen – und Bahnbau beinhaltet.

Kurz thematisiert wurde zudem das Postulat 2015/015 zum Thema genossenschaftliches Wohnen Spiesshöfli. Die BUD hielt dazu fest, dass der Kanton zuerst die Liegenschaften erwerben müsse und das Anliegen im Rahmen der Entwicklung der Quartierplanung eingebracht werden könne. Die beiden Themen seien zu trennen. Ein Teil der Kommission widersprach und vertrat die Auffassung, dass die Quartierentwicklung durchaus einen Zusammenhang zum vorliegenden Projekt aufweise. Das Geschäft sei bei der VGD pendent, erklärte die BUD (siehe auch Sammelvorlage LRV 2019/164).

### 2.3.2 *Mitfinanzierung durch den Bund*

Seitens Kommission wurde die Frage gestellt, weshalb das Projekt im Agglomerationsprogramm eingegeben worden sei und nicht über den Bahninfrastrukturfonds des Bundes (BIF / FABI) finanziert werde. FABI-Projekte würden zu 100 % durch den Bund finanziert. Die Verwaltung hielt fest, dass mit der Aufnahme ins Agglomerationsprogramm 2. Generation eine zeitnahe Umsetzung möglich sei, da die Mitfinanzierung bewilligt ist. Bei einer Eingabe im Rahmen von FABI liegt eine Entscheidung bezüglich der Finanzierung frühestens 2027 vor; zudem dürfte das Projekt keine hohe Priorität geniessen. Zudem würde über FABI nur der Tramteil finanziert werden, nicht aber der Ausbau und die Instandsetzung der Strasse.

### 2.3.3 *Kosten*

Die Kommission stellte fest, dass die Gesamtkosten von CHF 36,63 Mio. im Vergleich zum Planungskredit, der Kosten von CHF 18 Mio. ausgewiesen hatte, um einiges höher seien und erkundigte sich nach den Faktoren, die zu dieser Differenz geführt hatten. Die Verwaltung führte aus, dass einerseits bauliche Anpassungen am Projekt, wie die Verbreiterung der Strasse oder die notwendige Gleistragplatte mit Pfahlgründung etc. zusammen mit den dafür nötigen Planungshonoraren zu Mehrkosten geführt habe. Andererseits sei im damaligen Landratsbeschluss wegen verschiedener Änderungen der Vorlage schlussendlich der Landerwerb um rund CHF 10,5 Mio. zu tief, d.h. falsch ausgewiesen worden.

Die BUD hielt fest, das Projekt sei mit Kosten von CHF 25 Mio. im Agglomerationsprogramm 2. Generation eingestellt. Der Bundesbeitrag beträgt 35 % der anrechenbaren Kosten (max. 25 Mio.) plus Teuerung und wird auf CHF 8 Mio. geschätzt, wobei es sich um eine vorsichtige Schätzung handelt.

Die Frage seitens Kommission, ob die Honorare, welche 20 % der Baukosten betragen, innerhalb der Norm lägen, wurde von der Verwaltung bejaht. Diese führte aus, dass die Honorare früher 10 % der Baukosten betragen hätten, nun erscheine ein Anteil von einem Drittel als guter Wert. Bei gewissen Projekten seien die Honorarkosten sogar höher als die Realisierungskosten. Beim vorliegenden Projekt enthalten die Honorarkosten unter anderem auch die Kosten für die Abklärungen zum Rückbau der Liegenschaften und zur Überdeckung des Birsigs.

Die Kommission diskutierte kurz über die Kostengenaugkeit der einzelnen Posten. Die Baukosten basieren im Wesentlichen auf einem Kostenvoranschlag des Planungsbüros mit einer Genauigkeit von + / - 10%. Bei gewissen Positionen habe das Tiefbauamt absehbare Risiken mit Kostenzuschlägen versehen. Beim grossen Kostenblock des Landerwerbs kann hingegen keine Kostengenaugkeit im üblichen Sinne ausgewiesen werden. Die Kommission kam zum Schluss, dass im vorliegenden Fall keine Kostengenaugkeit für die gesamte Ausgabenbewilligung beziffert werden kann, wie dies in Zukunft bei allen Bauvorlagen angestrebt wird.

Der Landratsbeschluss soll jedoch mit einem Hinweis auf die Basis der Teuerung und den Bahnpreisindex ergänzt werden. Ebenso soll im Beschluss erwähnt werden, dass die Landerwerkskosten von der Teuerung ausgenommen sind. Die Kommission stimmte der Ergänzung einstimmig zu. In den Landratsbeschluss wird folgende zusätzliche Ziffer 2 aufgenommen: «Zusätzlich zur Ausgabenbewilligung werden nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis 10/2016 bewilligt. Massgebend dafür ist der Bahnbauindex. Ausgenommen ist der Landerwerb von CHF 13'500'000.–.»

#### *2.3.4 Expresstram Leimental*

Seitens Kommission wurde nach dem Zwischenstand des Vorhabens «Expresstram Leimental» gefragt, und weshalb der Bund nicht verpflichtet sei, den Doppelspurausbau Spiesshöfli zu finanzieren. Schliesslich sei dieser gemäss Landratsvorlage eine Voraussetzung für die Realisierung des Expresstrams. Die BUD führte aus, für den Bund handle es sich um zwei separate Projekte mit einem unterschiedlichen Zeithorizont sowie unterschiedlichen Finanzierungsgefässen. Das Expresstram, für das noch kein Projekt vorliege, würde über FABI/STEP eingegeben, mit einem frühesten Baubeginn im Jahr 2027.

#### *2.3.5 Einzelfragen*

Eine Frage betraf die Haltestelle Binningen Schloss, welche dringend behindertengerecht gestaltet werden müsste, jedoch nicht im vorliegenden Projekt enthalten ist. Die Verwaltung hielt fest, dass die Sanierung der Haltestelle in die Kompetenz der BLT falle und über FABI finanziert werde. Die Verfahren werden koordiniert.

Ein Kommissionmitglied stellte die Frage nach dem Grund für das Grüngleis. Dieses führt gemäss Verwaltung zu einer besseren städtebaulichen Qualität, da der Strassen- und Tramraum mit einem Grüngleis (statt Schottergleis oder Betonplatte) viel weniger als Schneise wirkt. Zudem werden die Lärmemissionen reduziert. Weiter führt es zu einem besseren Mikroklima, da mit der Grünfläche die versiegelte Oberfläche deutlich kleiner ist und das Grüngleis bei heissem Wetter infolge der Verdunstungskälte bzgl. Temperatur ausgleichend wirkt; es wird auch weniger Wärme abgestrahlt wie bei einem Schottergleis.

### **3. Antrag an den Landrat**

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 13:0 Stimmen, dem von ihr veränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

06.11.2019 / ps

#### **Bau- und Planungskommission**

Urs Kaufmann, Präsident

#### **Beilage/n**

- Landratsbeschluss (von der Kommission geändert)

## **Landratsbeschluss**

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

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Realisierung des Doppelspurausbaus 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. Zusätzlich zur Ausgabenbewilligung werden nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis 10/2016 bewilligt. Massgebend dafür ist der Bahnbauintex. Ausgenommen ist der Landerwerb von CHF 13'500'000.–.
3. 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.
4. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung der Gemeinde Binningen für das Grüngleis von pauschal CHF 225'000.– inkl. Mehrwertsteuer wird Kenntnis genommen.
5. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: