



Vorlage an den Landrat

betreffend Änderung am Generellen Projekt sowie Bewilligung eines Zusatzkredites und Erteilung des Enteignungsrechtes für den Ausbau der BLT-Linie 11 im Abschnitt Dillackerstrasse bis Jupiterstrasse in den Gemeinden Münchenstein und Reinach

vom

1. Zusammenfassung

Das vom Landrat 1978 genehmigte Generelle Projekt hat vorgesehen, die Übergänge Dillackerstrasse und Grenzweg (Gemeinde Münchenstein) sowie Jupiterstrasse (Gemeinde Reinach) aufzuheben. Auf Wunsch der Gemeinde Münchenstein hat der Landrat 1995 im Rahmen des Beschlusses über den Baukredit den Übergang Grenzweg nicht vollständig aufgehoben, sondern mit einer Schranke für Fussgänger und Velofahrer genehmigt.

Am 28. Januar 1999 reichten die Landräte B. Krähenbühl, D. Brodbeck und W. Müller, das Postulat 99/019 betreffend Überarbeitung des Ausbauprojektes der BLT-Linie 11 in den Gemeinden Münchenstein und Reinach ein. Das Postulat verlangt eine Überarbeitung des Ausbauprojektes im Abschnitt Dillackerstrasse bis Jupiterstrasse im Sinne einer besseren Quartierserschliessung. Am 16. September 1999 wurde das Postulat ohne einen konkreten Vorschlag überwiesen.

Darauf hin erarbeiteten die beiden Gemeinden Münchenstein und Reinach ein erschliessungstechnisch optimales Konzept mit Festlegung der offenzuhaltenden, abzusichernden Übergänge. Diese sind: Dillackerstrasse und Jupiterstrasse, Absicherung mit Schrankenanlage. Hingegen soll der ursprünglich von der Gemeinde Münchenstein für Fussgänger und Velofahrer gewünschte Übergang Grenzweg ersatzlos aufgehoben werden. Mit diesem bereinigten Konzept sind beide Gemeinden einverstanden.

Die durch den Projektverfasser ermittelten Kosten betragen total Fr. 2,07 Mio. Davon können die für den jetzt entfallenden Niveauübergang Grenzweg früher bewilligten Kosten von Fr. 670'000.- abgezogen werden, sodass vom Landrat ein Zusatzkredit von Fr. 1,4 Mio. zu bewilligen ist. Die Angaben wurden für die Kreditvorlage auf den Preisstand Oktober 2000 aufgerechnet.

An die zusätzlichen Absicherungen werden keine Bundesbeiträge geleistet. Es ist aber festzuhalten, dass aufgrund der Motion Spuhler (NR TG) geprüft wird, die seit 1998 gültige Sistierung der Beiträge an Bahnübergänge gemäss Verkehrstrennungverordnung aufzuheben. Gemeindebeiträge werden ebenfalls keine mehr anfallen, da die Gemeinden gemäss dem ab 1. Januar 1998 gültigen Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs von Beiträgen an die Investitionen befreit sind.

Mit der Genehmigung des abgeänderten Projektes und der Bewilligung des Zusatzkredits durch den Landrat kann das Postulat 99/019 abgeschrieben werden.

1.1	Inhaltsverzeichnis	Seite
1.	Zusammenfassung	1
1.1	Inhaltsverzeichnis	2
2.	Rechtliche Grundlagen	3
3.	Begründung	3
3.1	Heutige Situation	3
3.2	Künftige Situation und Ziel	3
3.3	Bisheriges Vorgehen	3
4.	Die gewählte Lösung	4
5.	Das Projekt	4
5.1	Grundlagen, Verkehrskonzept, Randbedingungen	4
5.2	Projektbeschreibung	5
5.3	Kunstabauten	5
5.4	Landerwerb	6
6.	Termine	6
7.	Kosten und Finanzierung	6
7.1	Investitionskosten	6
7.2	Projektförderung/Beiträge Dritter	7
7.3	Folgekosten	8
8.	Organisation und Realisierung	8
9.	Parlamentarische Vorstösse	8
10.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	9
11.	Antrag	11

2. Rechtliche Grundlagen

Das Generelle Projekt Ausbau der BLT-Linie 11 wurde letztmals mit Landratsbeschluss Nr. 2481 vom 23. März 1995 revidiert.

Die gesetzlichen Grundlagen für das Generelle Projekt und die Vorlage an den Landrat werden gegeben durch das Raumplanungs- und Baugesetz, das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, das Strassengesetz, das Enteignungsgesetz sowie das eidg. Eisenbahngesetz.

3. Begründung

3.1. Heutige Situation

Gemäss dem Regionalen Strassennetzplan "Leimental-Birstal" ist die Kantonsstrasse (genannt Baselstrasse in Reinach, bzw. Emil Frey-Strasse in Münchenstein) als Hauptverkehrsstrasse (HVS) definiert.

Heute sind auf diesem Abschnitt alle drei Niveauübergänge - Dillackerstrasse, Grenzweg, Jupiterstrasse - ungesichert und für sämtliche Fahrzeugkategorien offen. Sie münden direkt in die Kantonsstrasse. Alle drei Übergänge liegen auf der offenen Strecke der BLT-Linie 11 zwischen den Haltestellen Heiligholz und Reinacherhof. Die Distanz zwischen den einzelnen Übergängen beträgt lediglich 120 m. Die Betriebsgeschwindigkeit der Bahn beträgt in diesem Abschnitt 65 Km/Std. Auf allen drei Übergängen zusammen ereignen sich durchschnittlich 3 Unfälle pro Jahr (Kollision Tram/individueller Verkehr). Die BLT-Linie 11 fährt tagsüber in einem 7,5 Min.-Intervall, abends im 15 Minuten-Betrieb und in den Spitzenzeiten morgens und abends in einem 3,75 Min.-Intervall.

3.2. Künftige Situation und Ziele

Nach dem Umbau werden die beiden Niveauübergänge Dillackerstrasse und Jupiterstrasse mit Schrankenanlagen abgesichert. Der bestehende Übergang Grenzweg wird hingegen ersatzlos aufgehoben. Damit werden die Wohnquartiere der beiden Gemeinden westlich der BLT-Linie 11 wie bis anhin direkt auf die Kantonsstrasse erschlossen. Die Intervalle der BLT-11 bleiben unverändert.

3.3. Bisheriges Vorgehen

Im Generellen Projekt 1978 war ursprünglich vorgesehen, die Übergänge Dillackerstrasse, Grenzweg und Jupiterstrasse alle drei aufzuheben. Im Prinzip sollte die Zu- und Wegfahrt über die Gemeindestrassen von Reinach und Münchenstein erfolgen. Beide Quartiere können über Strassen, welche sich auf eigenem Gemeindegebiet befinden, erschlossen werden. Der Mün-

chensteiner Teil sollte sich über den Kreisel Heiligholz, der Reinacher Teil über den Knoten Fleischbachstrasse abwickeln. Zur Verhinderung von unerwünschtem Schleichverkehr hätten die Gemeinden einen gegenseitig abgesprochenen Vorschlag zur Verkehrsführung, gegebenenfalls Verkehrsberuhigungsmassnahmen erarbeiten sollen. Auf Wunsch der Gemeinde Münchenstein hat der Landrat 1995 im Rahmen des Beschlusses über den Baukredit den Übergang Grenzweg nicht vollständig aufgehoben, sondern mit einer Bedarfsschranken-Absicherung für Fussgänger und Velofahrer genehmigt. Auf der Basis des Konzeptes „Schliessung der Bahnübergänge Dillackerstrasse und Jupiterstrasse sowie Erstellen einer Bedarfsschrankenanlage am Grenzweg“ wurde im Juli 1997 durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) das Plangenehmigungsverfahren gemäss Eidg. Eisenbahngesetz eingeleitet. Im Frühjahr 1998 hat in den beiden Gemeinden Münchenstein und Reinach die öffentliche Auflage des Projektes stattgefunden. Gegen das Projekt sind zahlreiche Einsprachen eingegangen, die im Dezember 1998 anlässlich der Einigungsverhandlungen unter der Leitung des BAV behandelt worden sind. Die Einsprecherinnen und Einsprecher sind der Auffassung, dass durch die Schliessung der beiden Übergänge Dillackerstrasse und Jupiterstrasse im Quartier eine nicht tolerierbare Verkehrsumlagerung stattfindet. Sie befürchten eine Mehrbelastung der benachbarten Quartierstrassen und, damit verbunden, eine Verminderung der Verkehrssicherheit.

Am 28. Januar 1999 reichten die Landräte B. Krähenbühl, D. Brodbeck und W. Müller das Postulat 99/019 betreffend Überarbeitung des Ausbauprojektes der BLT-Linie 11 in den Gemeinden Münchenstein und Reinach ein. Am 16. September 1999 wurde das Postulat ohne einen konkreten Vorschlag überwiesen. Daraufhin hat das BAV mit Verfügung vom 19. November 1999 das Plangenehmigungsverfahren sistiert. Im Juli 2000 haben die beiden Gemeinden Münchenstein und Reinach dem Kanton einen gemeinsamen Vorschlag betreffend Absicherung der Niveauübergänge zukommen lassen, welcher den Anliegen der Einsprechenden sowie des Postulates Rechnung trägt.

4. Die gewählte Lösung

Die von beiden Gemeinden vorgeschlagene Lösung sieht die Beibehaltung und Absicherung mit Schrankenanlagen der beiden Niveauübergänge Dillackerstrasse und Jupiterstrasse sowie die ersatzlose Aufhebung des Überganges Grenzweg vor.

5. Das Projekt

5.1 Grundlagen, Verkehrskonzept, Randbedingungen

Grundlage des Projektes bilden die Vorschriften und Bahn-Normalien des Bundes, der BLT AG und der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS), sowie die Gestaltungs- und Projektierungsrichtlinien inkl. Typenpläne des Kantons.

Die Kantonsstrasse ist gemäss Klassifikation des Kantons (Strassennetzplan der Region Leimental - Birstal) eine Hauptverkehrsstrasse (HVS). Sie ist zudem eine Versorgungsroute für Ausnahmetransporte (Typ II).

Die parallel zur Strasse verlaufende BLT-Linie 11 ist eine Schmalspurbahn (Spurbreite 1000 mm). Sie stellt die wichtigste OeV-Verbindung der Region Münchenstein, Reinach und Aesch mit der Stadt Basel her.

Die wichtigsten Randbedingungen für das Projekt sind:

- Die Kantonsstrasse (Baselstrasse in Reinach, bzw. Emil Frey-Strasse in Münchenstein) ist im Bereich zwischen den beiden Niveauübergängen mit einer Fahrbahnbreite vom 7,5 m anzulegen.
- Entlang der Kantonsstrasse ist auf der Ostseite ein durchgehender Geh- und Radweg von min. 2.50 m Breite vorzusehen.
- Die Kantonsstrasse dient sowohl dem Durchgangsverkehr als auch dem Erschliessungsverkehr. Die über die BLT-Linie 11 in die Kantonsstrasse mündenden drei Strassen (Dillackerstrasse, Grenzweg und Jupiterstrasse) sind Gemeinde-, bzw. Erschliessungsstrassen. Für die von der Kantonsstrasse abbiegenden und bei geschlossener Schranke wartenden Fahrzeuge sind separate Vorsortierungsspuren anzuordnen.

5.2 Projektbeschreibung

Sowohl der Niveauübergang Dillackerstrasse (Gemeinde Münchenstein) wie auch der Niveauübergang Jupiterstrasse (Gemeinde Reinach) über die BLT-Linie 11 werden mit einer Schrankenanlage ausgestattet. In der Kantonsstrasse werden bei beiden Übergängen in beiden Fahrrichtungen Vorsortierungsspuren angeordnet, so dass die vor dem Übergang wartenden Fahrzeuge den übrigen Verkehr nicht blockieren. Die Anlagen werden mit Ampeln so gesteuert, dass der Verkehr auf dem Übergang vor der Schliessung der Schranken immer zuerst in die Baselstrasse, bzw. Emil Frey-Strasse ausfahren kann (sogenannte Räumphase).

5.3 Kunstbauten

Sind keine nötig.

5.4 Landerwerb

Landerwerb, ca. 80 m² von einer Privatparzelle. Teilweise Sicherung von öffentlichen Geh- und Fahrrechten durch Dienstbarkeiten.

6. Termine

Nach dem Rechtskräftigwerden von Generellem Projekt und Baukredit wird unverzüglich das Bauprojekt ausgearbeitet. Nach der Vernehmlassung und Bereinigung soll mit dem betroffenen Grundeigentümer über den Landerwerb verhandelt werden. Es folgt die Einleitung des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens durch den Bund. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) muss das Projekt genehmigen. Die Realisierung kann erst nach seiner Rechtskraft in Angriff genommen werden. Der Beginn der Bauarbeiten ist, vorbehältlich Einsprache- und gegebenenfalls Beschwerdeverfahren, somit frühestens gegen Ende 2002 möglich. Für die Bauarbeiten (unter Betrieb) muss mit einem Zeitbedarf von ca. 6 Monaten gerechnet werden.

7. Kosten und Finanzierung

7.1 Investitionskosten

Die Kosten wurden durch den Projektverfasser im Rahmen der Bearbeitung des Bauprojekt-Entwurfes ermittelt. Die Angaben wurden für die Kreditvorlage auf den Preisstand Oktober 2000 aufgerechnet.

Übergang Dillackerstrasse

Strassenbau	Fr. 366'000.-
Absicherung Niveauübergang, Bahnsicherung	Fr. 352'000.-
Nebenarbeiten	<u>Fr. 37'000.-</u>
Total Baukosten	Fr. 755'000.-

Übergang Grenzweg (Aufhebung)

Strassenbau	<u>Fr. 22'000.-</u>
Total Baukosten	Fr. 22'000.-

Übergang Jupiterstrasse

Strassenbau	Fr. 370'000.-
Absicherung Niveauübergang, Bahnsicherung	Fr. 341'000.-
Nebenarbeiten	<u>Fr. 32'000.-</u>
Total Baukosten	Fr. 743'000.-

Baukosten für alle drei Übergänge	Fr. 1'520'000.-
Projekt und Bauleitung	Fr. 300'000.-
Kosten für Landerwerb und Inkonvienzen	Fr. 100'000.-
MwSt. (7,6 %)	Fr. 150'000.-
Total Kosten:	Fr. 2'070'000.-
Entfallende Kosten für Schranke Grenzweg (Preisbasis Oktober 2000)	./ Fr. 670'000.-

Zu bewilligender Zusatzkredit: Fr. 1'400'000.-

7.2 Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Ende 2000 hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) den Entwurf zur 21. Vereinbarung zwischen Bund, Kanton und BLT betreffend Finanzierung des Ausbaues der Linie 11 der Bau- und Umweltschutzdirektion zur Stellungnahme zugestellt. Darin sind die Kosten für Objekte, für die noch keine Plangenehmigung vorliegt, nicht aufgenommen worden. Ebenso wird speziell darauf hingewiesen, dass die zusätzlichen Wünsche der Gemeinden nicht in die Vereinbarung aufgenommen werden. Der Bund ist nicht bereit, sich an weiteren Kosten zu beteiligen. Auch bezüglich Sanierung von Bahnübergängen gemäss Treibstoffzollgesetz werden keine Beiträge mehr in Aussicht gestellt (Schreiben Bundesamt für Strassen vom 23. Dezember 1999). Siehe dazu aber die Bemerkung in Kapitel 1 "Zusammenfassung" betreffend nationalrätliche Motion Spuhler.

Investitionsbeiträge der Gemeinden werden keine anfallen, da die Gemeinden gemäss ab 1. Januar 1998 gültigem Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs von Beiträgen an Investitionen befreit sind.

7.3 Folgekosten

Finanziert die öffentliche Hand die Investition zu 100% mit nicht rückzahlbaren Beiträgen, fallen für die Absicherung der Niveauübergänge nur die jährlichen Unterhaltskosten von ca. 2% der Investitionskosten an. Sie werden von der BLT im Rahmen der Linienrechnung getragen.

8. Organisation der Realisierung

Die Realisierung dieses Bauvorhabens verlangt eine Zusammenarbeit zwischen den Partnern Verkehrsunternehmung, Kanton und Bund. Die Aufgabenteilung und die Zuweisung der Verantwortungsbereiche ergibt sich aufgrund rechtlicher und fachlicher Randbedingungen.

Die BLT AG ist formell Bauherr und würde in dieser Eigenschaft beim vorliegenden Projekt unter Mithilfe der zuständigen kantonalen Amtsstellen das Plangenehmigungsverfahren, die Einsprachenbehandlung sowie den Landerwerb durchführen. Falls der Landerwerb nicht auf freihändiger Basis erfolgen kann, steht der BLT AG, gestützt auf das eidgenössische Eisenbahngesetz, das Enteignungsrecht zu.

In Vertretung der BLT ist die Bau- und Umweltschutzdirektion für die Projektabwicklung und die Ausführung der in Zusammenhang mit dem Ausbau stehenden Arbeiten zuständig (technische und administrative Leitung). Nach Fertigstellung werden die Anlagen in Eigentum und Unterhalt der BLT übergehen.

9. Parlamentarische Vorstösse

Am 28. Januar 1999 reichten die Landräte B. Krähenbühl, D. Brodbeck und W. Müller das Postulat 99/019 "Überarbeitung des Ausbauprojektes BLT-Linie 11 in den Gemeinden Münchenstein/Reinach" mit folgendem Text ein:

"Im Rahmen des vom Landrat im Jahre 1978 genehmigten Ausbauprojektes ist vorgesehen, den Übergang "Grenzweg" mit einer Bedarfsschranke für Fussgänger/Velofahrer abzusichern, während die Übergänge "Dillackerstrasse" und "Jupiterstrasse" gänzlich aufgehoben werden sollen.

Gegen die öffentliche Auflage dieses Eisenbahnbauprojektes haben zahlreiche BewohnerInnen des von diesem Projekt betroffenen Quartiers am 26. Januar 1998 Einsprache erhoben. Die EinsprecherInnen befürchten wohl zu Recht, die Schliessung der genannten Bahnübergänge führe zu einem intensiven Schleichverkehr durch das Heiligholzquartier. Davon betrof-

fen würden insbesondere auch die Heiligholzstrasse und die Gustav Baystrasse, zwei Strassen, die von SchülerInnen des Quartierkindergartens und der Unterstufe der Primarschule benützt werden. Die EinsprecherInnen verlangten, alle 3 Übergänge (Dillackerstrasse, Grenzweg, Jupiterstrasse) seien offen zu halten und lediglich durch Schranken abzusichern.

Leider konnte an der Einigungssitzung vom 15. Dezember 1998 zwischen den Parteien keine Annäherung der Standpunkte erreicht werden. Die EinsprecherInnen halten an ihrer Einsprache fest und verlangen in ihrer Eingabe vom 5. Januar 1999 an das Bundesamt für Verkehr u.a. auch aus Gründen der Gleichbehandlung (Präjudiz Rauracherstrasse/Schmidholzstrasse) zumindest die Offenhaltung des Überganges "Dillackerstrasse" (abgesichert durch eine Schranke).

Um einen Weg aus dieser Sackgasse zu finden, ist es nötig, ernsthaft auf die Einwendungen der Einwohnerschaft einzutreten und kreative Lösungen zu finden.

Der Regierungsrat wird deshalb, gestützt auf § 35 Abs. 1 Bst. b. des Landratsgesetzes, ersucht, die Bau- und Umweltschutzdirektion zu beauftragen, das Projekt in enger Zusammenarbeit mit den Gemeindebehörden von Münchenstein und Reinach so zu überarbeiten, dass der von den QuartierbewohnerInnen befürchtete Schleichverkehr durch das Heiligholzquartier ausgeschlossen werden kann. Dabei sind auch sinnvolle Möglichkeiten der Verkehrsführung aufzuzeigen. Gleichzeitig ist auch dem Kapazitätsproblem des Kreisels "Heiligholz" die nötige Beachtung zu schenken."

Mit dem Beschluss über diese Vorlage kann das Postulat als erfüllt abgeschrieben werden.

10. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Gemeinde Münchenstein

Der Gemeinderat Münchenstein wünscht im Bereich des Bahnüberganges Dillackerstrasse einen zusätzlichen, mit Lichtsignalanlage gesicherten Fussgängerstreifen über die Emil-Frey-Strasse.

Der projektierte Trennstreifen zwischen Schiene und Strasse soll zwischen Radweg und Strasse angeordnet werden.

Die Unterhaltskosten sollen nicht kapitalisiert und in die Investitionskosten eingerechnet werden.

Unter dem Vorbehalt, dass die erwähnte Punkte bereinigt werden, begrüsst der Gemeinderat Münchenstein die vorliegende Lösung und beantragt dem Landrat gemäss Antrag zu beschliessen.

Gemeinde Reinach

Der projektierte Trennstreifen zwischen Schiene und Strasse soll zwischen Radweg und Strasse angeordnet werden (gleiche Bemerkung wie Gemeinderat Münchenstein).

Die Unterhaltskosten sollen nicht kapitalisiert und in die Investitionskosten eingerechnet werden (gleiche Bemerkung wie Gemeinderat Münchenstein).

Unter dem Vorbehalt, dass die erwähnte Punkte bereinigt werden, begrüsst der Gemeinderat Reinach die vorliegende Lösung und beantragt dem Landrat, dem Projekt zuzustimmen.

BLT AG

Empfiehl, im Landratsbeschluss eine Ziffer betreffend "Folgekosten" einzufügen.

Stellungnahme des Tiefbauamtes zu diesen Bemerkungen

- Der Wunsch des Gemeinderates Münchenstein betreffend einen zusätzlichen, mit einer Lichtsignalanlage abgesicherten Fussgängerstreifen wurde umfassend geprüft. Eine Anpassung des Niveauüberganges, wie der Gemeinderat vorschlägt, ist aus Platzgründen kaum möglich. Zwischen Strasse und Schranke bleibt lediglich eine kleine, dreieckförmige Restfläche (Breite max. 1,1 m!), die für wartende Personen nicht ausreicht. Ausserdem ist die Notwendigkeit dieses Überganges nicht nachgewiesen, da beim 130 m entfernten Kreisel Heiligholz, ein inselgeschützter Fussgängerübergang vorhanden ist. Der gewünschte abgesicherte Fussgängerübergang erfordert einen übermässigen zusätzlichen Signalisationsaufwand. Die im vorliegenden Projekt angeordnete Absicherung betrifft nur die Bahn (Bahnabsicherung). Eine Lösung mit geschützten Fussgängerübergang über die Strasse kann nur auf Kosten eines zusätzlichen, unverhältnismässigen Landerwerbes bei einer Privatparzelle auf der Ostseite der Emil-Frey-Strasse für eine Zwischeninsel oder mit einer separaten, steuerungstechnisch komplizierten Anlage erreicht werden. Die damit verbundenen Mehrkosten belaufen sich auf ca. Fr. 200'000.- (inkl. Landerwerb). Dieser Wunsch des Gemeinderates Münchenstein ist deshalb nicht berücksichtigt worden.
- Die projektierte Verbreiterung des Trennstreifens zwischen Geleise und Strasse wurde auf Grund des heutigen ungenügenden Abstandes (Unterschreitung des Normabstandes!) angeordnet und dient vor allem zum Schutz des Zweiradverkehrs.
- Die vorliegende Kostenschätzung berücksichtigt die Bemerkungen der beiden Gemeinden: Die Unterhaltskosten sind nicht eingerechnet worden.
- Die Anregung der BLT AG betr. Ziffer "Folgekosten" wird im Landratsbeschluss nicht berücksichtigt. Die Grundsatzfrage bezüglich Aufnahme von Folgekosten in den Landratsbeschluss wird geprüft, wenn eine Landratsvorlage mit höheren Beträgen zur Diskussion steht.

11. Antrag

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

Liestal,

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident

der Landschreiber

Beilagen:

- Entwurf eines Landratsbeschlusses
- Übersicht 1:5000, Generelles Projekt, Pl.-Nr. BLTM 1917-26
- Situation 1:2000, Pl.-Nr. BLTM 1917-25