

**Vorlage an den Landrat****Gemeinde Münchenstein, ÖV-Umsteigeknoten Schaulager
Kreditvorlage**

Vom 18. Februar 2003

1 Zusammenfassung

Im April 2001 erteilte der Landrat den Generellen Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2001 bis 2005. Darin enthalten ist auch die Tangentialbuslinie 60 von Biel-Benken via Bottmingen und Muttenz nach Schweizerhalle. Die direkte, viertelstündlich verkehrende Buslinie soll eine attraktive Verbindung zwischen dem Leimental, dem Birstal und dem Rheintal ermöglichen.

Damit die wichtigen Umsteigebeziehungen zu den Tramlinien 10 und 11 in Betrieb genommen werden können, sind längs der Bruderholzstrasse in Münchenstein die entsprechenden Haltestellenanlagen erforderlich. Mit dem Fahrplanwechsel im Juni 2001 konnte durch die Aktivierung der bereits in den 70er Jahren erstellten Bushaltestelle "Neue Welt" die Verknüpfung mit der Tramlinie 10 im Birstal ermöglicht werden. Die Umsteigebeziehungen am Knoten "Schaulager" sind ein wesentlicher Bestandteil des Konzepts der Buslinie 60. Für den Ausbau des ÖV-Umsteigeknotens mit Aufgängen zur Tramstation "Schaulager" der BLT-Linie 11 ist ein Kredit von 1'300'000.- Franken erforderlich.

1.1 Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	1
	1.1 Inhaltsverzeichnis	2
2	Rechtliche Grundlagen	3
3	Ausgangslage und Begründung	3
4	Das Projekt	4
	4.1 Grundlagen und Randbedingungen	4
	4.2 Varianten	4
	4.3 Projektbeschreibung	5
	4.4 Landerwerb	5
5	Termine	5
6	Kosten und Finanzierung	5
	6.1 Investitionskosten	5
	6.2 Beiträge Dritter	6
	6.3 Jährlich wiederkehrende Folgekosten	6
7	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	10
8	Nachhaltigkeit	10
9	Antrag	11

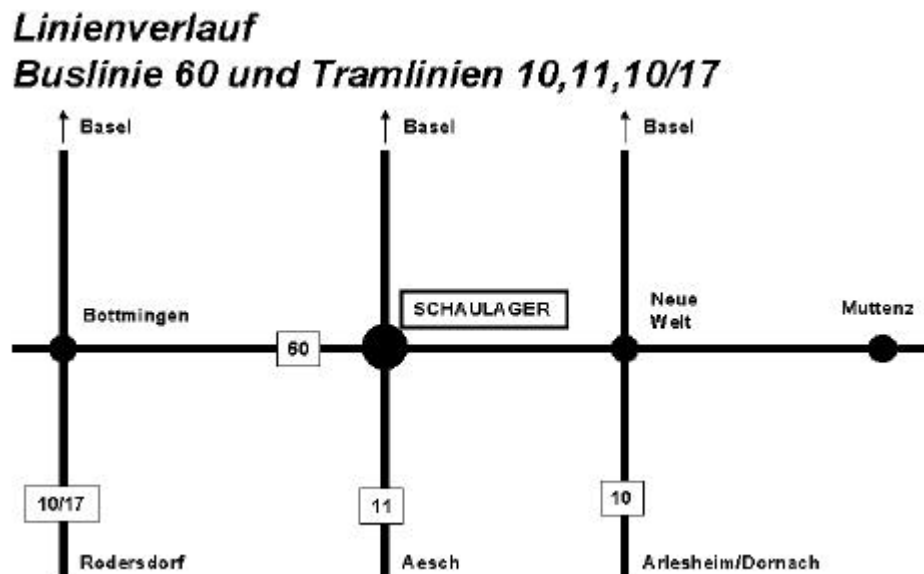


2 Rechtliche Grundlagen

Die gesetzlichen Grundlagen für das Bauprojekt und die Vorlage an den Landrat sind gegeben durch das Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998, das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985, das Strassengesetz vom 24. März 1986 sowie das Enteignungsgesetz vom 19. Juni 1950.

3 Ausgangslage und Begründung

Mit Beschluss Nr. 989 vom 5. April 2001 erteilte der Landrat den Generellen Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2001 - 2005. In diesem Auftrag enthalten ist auch die Einführung der neuen Tangentialbuslinie 60 von Biel-Benken via Bottmingen und Muttenz nach Schweizerhalle. Die direkte, viertelstündlich verkehrende Buslinie soll eine attraktive Verbindung zwischen dem Leimental, dem Birstal und dem Rheintal ermöglichen: Sämtliche Vorortslinien sowie die Regio-S-Bahn können mit der Buslinie verknüpft und so im stadtnahen Bereich wirksam entlastet werden.



Um die wichtigen Umsteigebeziehungen zu den Tramlinien 10 und 11 sicherzustellen, sind längs der Bruderholzstrasse in Münchenstein die entsprechenden Haltestellenanlagen erforderlich. Mit dem Fahrplanwechsel im Juni 2001 konnte durch die Aktivierung der bereits in den 70er Jahren erstellten Bushaltestelle "Neue Welt" die Verknüpfung mit der Tramlinie 10 im Birstal ermöglicht werden. Gleichzeitig wurden für den ÖV-Umsteigeknoten mit Aufgängen zur Tramstation "Schaulager" der Linie 11 die erforderlichen Abklärungen eingeleitet.

Der neue Umsteigeknoten "Schaulager" erschliesst ein künftig sehr attraktives Entwicklungsgebiet der Gemeinde Münchenstein. Nach Aussagen der BLT kann mit dreimal mehr Fahrgästen als beim Knotenpunkt "Neue Welt", also mit ca. 900 Fahrgästen pro Tag gerechnet werden. Diese Schätzung entspricht der Benützung eines SBB-Bahnhofs einer mittelgrossen Gemeinde.

4 Das Projekt

4.1 Grundlagen und Randbedingungen

Grundlage des Projektes bilden die Vorschriften und Normalien der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS), die Gestaltungs- und Projektierungsrichtlinien sowie die Typenpläne des Kantons. Die wichtigsten Randbedingungen für die Projektierung sind:

- Separate Busbuchten in Seitenlage
- Gestaltung der Rampen mit max. 10 % Steigung (nach Absprache mit ASIV-Schweizerischer Invaliden-Verband und Procap-Beratungsstelle für behindertengerechtes Bauen)
- Gehbereiche von im Normalfall 2.00 m Breite
- Fussgänger Verbindung zu der bestehenden Tramhaltestelle Schaulager der BLT-Linie 11 über die Ruchfeldstrasse à Niveau

4.2 Projektvarianten

Im Laufe der Projektbearbeitung sind diverse Varianten betreffend Lage der Fussgänger Verbindung zwischen den neu zu erstellenden Bushaltestellen und der bestehenden Tramhaltestelle Schaulager der Linie 11 untersucht worden:

Variante "Fussgänger Verbindung unter der Ruchfeldstrasse (Industriestrasse) mit Rampen zur BLT-Tramhaltestelle": Verkehrstechnisch gute Lösung, da keine à Niveau-Querung der Ruchfeldstrasse nötig wäre, jedoch mit hohen Erstellungskosten verbunden, da neue Unterführungen neben dem Tunnelportal nötig wären.

Variante "Fussgänger Verbindung unter der Ruchfeldstrasse mit Liften zur BLT-Tramhaltestelle": Wie bei der ersten Variante gute und sichere Fussgängerführung, auch hier mit hohen Erstellungs- und Unterhaltskosten für die Unterführungen und Lifte verbunden.

Variante "Fussgängerquerung der Ruchfeldstrasse à Niveau im Bereich der Migros-Ausfahrt": Vorteil liegt bei einer direkten und kurzen Fussgängerführung zur bestehenden Tramhaltestelle, jedoch im gefährlichen und unübersichtlichen Bereich der Migros-Ausfahrt, wo regelmässig viele Lastwagenanlieferungen stattfinden.

Variante "Rampen mit max. 6 % Steigung": Entspricht voll den Normen für Behindertengerechtes Bauen (SN Norm 521 500), jedoch mit hohen Erstellungskosten verbunden.

Variante "Nur Treppen ohne Rampen": Wäre in der ersten Phase billiger, jedoch nicht sinnvoll, da die Haltestelle für die Behinderten nicht zugänglich wäre. Bei der späteren (definitiven) Erstellung muss mit (im jetzigen Zeitpunkt schwer abschätzbaren) zusätzlichen Kosten gerechnet werden, so dass die etappenweise Erstellung insgesamt wesentlich teuer wird.

Alle vorerwähnten Varianten scheiden infolge der hohen Kosten oder der gefährlichen Lage aus.

4.3 Projektbeschreibung

Die Busbuchten sind beidseits der bestehenden Fahrbahn der Querverbindung MuttENZ - Bottmingen ausserhalb des Tunnelportals angeordnet und bereits erstellt. Die bis zum Niveau der Ruchfeldstrasse vorhandene Höhendifferenz von rund 4.5 m wird mit Treppen und rollstuhlgängigen Rampen mit einer maximal zulässigen Steigung von 10 % und Zwischenpodesten überwunden. Diese neuen Anlagen kommen in die bestehenden steilen Böschungen neben der Querverbindung zu liegen, was den Bau hoher Stützmauern erfordert. Das Portal des Tunnels Lange Heid muss leicht angepasst werden. Die Fussgänger Verbindung zur bestehenden Tramhaltestelle der BLT-Linie 11 wird über die Ruchfeldstrasse auf der Höhe des Tunnels geführt. Da auf dieser Industriestrasse reger Lastwagenverkehr zirkuliert, muss auf der Ruchfeldstrasse eine 2.0 Meter breite Mittelinsel eingebaut werden. Zwischen der Fahrbahn und dem Trottoir wird ein Geländer erstellt. In diesem Zusammenhang müssen auch die Ruchfeldstrasse, die bestehende Migros-Zufahrt sowie der Fussweg entlang der BLT-Linie 11 angepasst werden. Die Haltestelle wird mit dem üblichen BLT-Standard, wie Wartehalle, Sitzbank, Billetautomat ausgestattet. Die Rampen sowie die Haltestelle werden beleuchtet.

4.4 Landerwerb

Vom Landerwerb bzw. von der Sicherung der öffentlichen Nutzungsrechte durch Dienstbarkeiten sind drei private Landeigentümern sowie die Gemeinde Münchenstein betroffen.

5 Termine

Sobald der Baukredit rechtskräftig ist, wird unverzüglich das Ausführungsprojekt ausgearbeitet. Mit den Bauarbeiten kann somit frühestens im Sommer 2003 begonnen werden. Es ist mit einer Bauzeit von etwa sechs Monaten zu rechnen.

6 Kosten und Finanzierung

6.1 Investitionskosten

Die Kosten wurden durch den Projektverfasser im Rahmen der Bearbeitung des Bauprojektes ermittelt. Die Angaben wurden für die Kreditvorlage auf die Preisbasis Dezember 2002 (Richtofferte) aufgerechnet.

• Bauarbeiten	Fr.	950'000.-
- Strassenbau (Verlegung Ruchfeldstrasse)	Fr.	300'000.-
- Kunstbauten (Treppen und Stützmauern)	Fr.	330'000.-

- Kunstbauten (Rampen 10% und Stützmauern)	Fr.	210'000.-	
- Nebenarbeiten (Haltestelleneinrichtungen, Beleuchtung)	Fr.	110'000.-	
• Ingenieurarbeiten		Fr.	230'000.-
- Bauproj., Ausführungsproj., Bauleitung, Dokumentation	Fr.	150'000.-	
- Vorabklärungen, Variantenstudien, Verkehrsingenieur	Fr.	80'000.-	
• Mehrwertsteuer		Fr.	90'000.-
• Landerwerb		Fr.	30'000.-
Total Investitionskosten		Fr.	1'300'000.-

Die Busbuchten (Kosten Fr. 120'000.-) sind in den vorliegenden Investitionskosten nicht mitgerechnet, da sie bereits im Zusammenhang mit der Tunnelsanierung erstellt und abgerechnet worden sind.

Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm 2001 - 2011 sowie im genehmigten Budget 2003 enthalten.

6.2 Beiträge Dritter

Gemeindebeiträge werden keine anfallen, da die Gemeinden gemäss Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs von Beiträgen an Investitionsprojekte befreit sind. Die Kosten sind deshalb vom Kanton voll zu übernehmen.

6.3 Jährlich wiederkehrende Folgekosten

Gemäss Dekret zum Finanzhaushaltsgesetz, § 6 Grundsätze, sind im Verpflichtungskreditbegehren die Eigenleistungen, die Erträge und die jährlich wiederkehrenden Folgekosten darzustellen.

Die Folgekosten bestehen aus kalkulatorischen Abschreibungen und Zinskosten, sowie Unterhalts-, Neben- und Betriebskosten. Der Saldo setzt sich aus den Folgekosten abzüglich den Folgeerträgen zusammen.

6.3.1 Eigentumsverhältnisse

Die Haltestellen-Anlagen werden vom Kanton erstellt und bleiben - analog den Kantonsstrassen - im Besitz des Kantons. Die betriebsführende Unternehmung (BLT) ist finanziell nicht involviert. Der Kanton stellt die neue Haltestelle der BLT für das Betriebsangebot und die Bedienung zur Verfügung, welche jährlich vom Kanton bestellt werden.

6.3.2 Unterhaltskosten

Die Übernahme des betrieblichen Unterhalts durch die Gemeinde basiert auf Verträgen zwischen der BLT und den Gemeinden. Die Übernahme des Unterhalts durch die Gemeinden erklärt sich durch ihr Interesse an der Bedienung der Haltestellen in der Gemeinde.

6.3.3 Erträge

Nach dem Trendbericht zum 4. Generellen Leistungsauftrag 2001-2005 vom März 2002 haben sich die Fahrgastzahlen im Querschnitt Fiechthag/MFP vom Herbst 2000 (Buslinie 63) von 950 Personen pro Tag dank dem neuen Busangebot im Herbst 2001 (Buslinien 60 und 63) auf 1'250 Personen pro Tag erhöht. Im Herbst 2001 - also schon vier Monate nach Einführung des neuen Busangebots - wurde die Haltestelle "Neue Welt" der Linie 60 von rund 300 Fahrgästen pro Tag benutzt (beide Richtungen).

Nach Schätzung der Firma Rapp AG mittels GVM Basel (Verkehrsmodell) kann mit einer Benutzung von ca. 900 Fahrgästen pro Tag (beide Richtungen) gerechnet werden. Diese Schätzung entspricht der Benützung eines SBB-Bahnhofs einer mittelgrossen Gemeinde.

Gemäss Geschäftsbericht der BLT (2001) beträgt der Durchschnittsertrag auf der Linie 60 pro Fahrgast 96 Rp.. Angenommen, dass mindestens ein Drittel der zusätzlichen Fahrgäste nur dank dieser neuen Fahrtbeziehung den öffentlichen Verkehr benutzt, würde ein Mehrertrag von ca. Fr. 105'000.-- pro Jahr erzielt. Je die Hälfte des Mehrertrages kommt den Gemeinden und dem Kanton in Form einer günstigeren Abgeltung zugute, also je Fr. 52'500.-- pro Jahr.

Als Folgekosten sind die Abschreibungen, die durchschnittliche Verzinsung sowie allfällige weitere Aufwändungen bzw. Aufwandminderungen oder Erträge des Projekts festzustellen.

Tabelle: Folgekosten

Position	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen	Fr.
1	TOTAL jährlicher Ertrag	52'500
2	Kalkulatorische Abschreibungen¹⁾ bei einer Lebensdauer von 50 Jahren	26'000
3	Kalkulatorische Zinskosten²⁾ 5 % auf 0.5 des Investitionsvolumens	32'500
4	Unterhaltskosten	keine
5	(Gebäude-) Nebenkosten	keine
6	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel usw.)	keine
7 = 2 bis 6	TOTAL jährliche Kosten	58'500
8 = 1 minus 7	SALDO pro Jahr (Folgeertrag - Folgekosten) ('+' = Minderkosten; '-' = Mehrkosten)	- 6'000

1) Kalkulatorische Abschreibungen = Investitionsvolumen : techn. Nutzungsdauer in Jahren

2) Kalkulatorische Zinskosten = 5 % auf die Hälfte des Investitionsvolumens

Das Total der Folgekosten beträgt gemäss obenstehender Tabelle "Folgekosten" **Fr. 6'000.--** pro Jahr. Die Folgekosten sind im Finanzplan enthalten.

Gemäss Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmungen (SR 742.221) werden Tiefbauarbeiten mindestens auf 33 Jahre (3 %) und längstens auf 67 Jahre (1.5 %) abgeschrieben. Wir berechnen die kalkulatorischen Abschreibungen der Haltestellenanlagen aufgrund einer Nutzungsdauer von 50 Jahren.

Tabelle: Abschreibungen nach FHG und Kalkulatorische Abschreibungen

Abschreibungsmodus/Jahr alle Angaben in 1'000 Fr.	2003	2004	2005	2006	2007
Abschreibung nach § 16 FHG	0	130'000	117'000	105'300	94'800
Kalkulatorische Abschreibung	0	26'000	26'000	26'000	26'000

Die Abschreibung nach § 16 FHG berechnen sich nach untenstehender Tabelle "Abschreibungen nach § 16 Finanzhaushaltsgesetz". Die Kalkulatorischen Abschreibungen betragen pro Jahr Fr. 26'000.--.

Das Verwaltungsvermögen ist jährlich mit 10 % des Restbuchwertes des Vorjahres abzuschreiben (§ 16 Absatz 1 FHG).

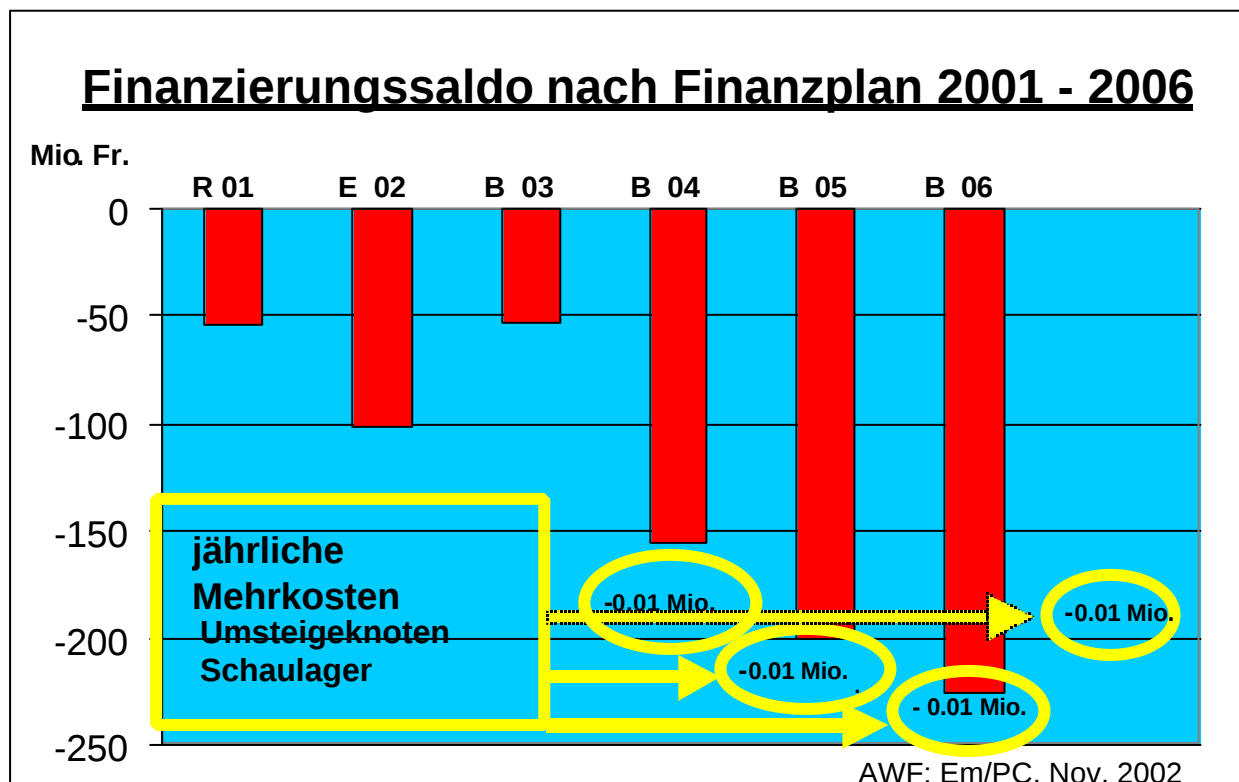
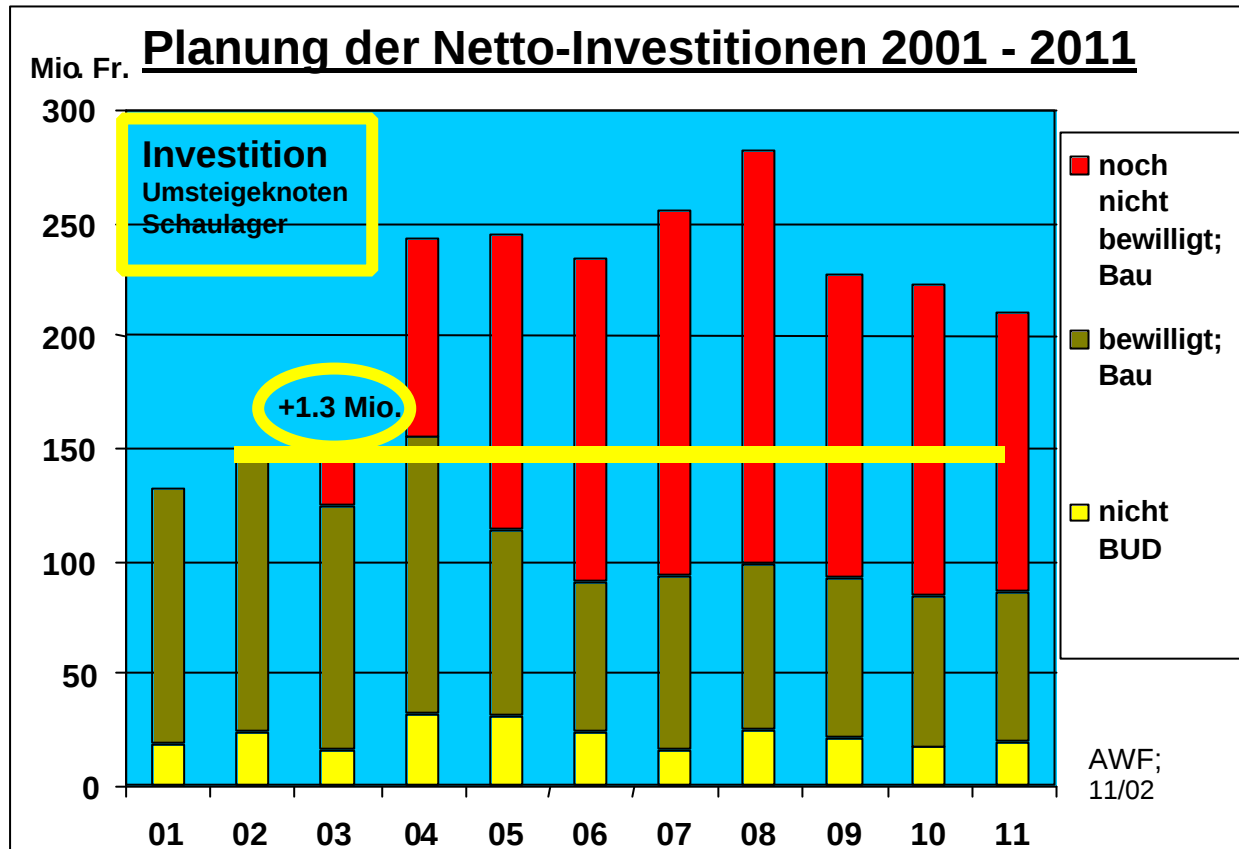
Tabelle: Abschreibungen nach § 16 Finanzhaushaltsgesetz

Jahr	Investition in Fr.	Restbuchwert Anfang Jahr in Fr.	Abschreibung nach FHG in Fr.	Restbuchwert Ende Jahr in Fr.
Baujahre: 2003				
2003	1'300'000	0	0	1'300'000
2004	0	1'300'000	130'000	1'170'000
2005	0	1'170'000	117'000	1'053'000
2006	0	1'053'000	105'300	947'700
2007	0	947'700	94'800	852'900

Die Tabellenwerte der Spalte "Abschreibung nach FHG" sind in der obenstehenden Tabelle "Abschreibungen nach FHG und Kalkulatorische Abschreibungen" eingetragen.

Die Haltedauer der Busse an der Haltestelle beträgt je nach Anzahl Fahrgäste durchschnittlich 10 bis 20 Sekunden. Die Haltedauer ist im Fahrplan 2003 bereits berücksichtigt, da die BLT davon ausgeht, dass die Haltestelle spätestens bis Herbst 2003 erstellt wird und ab diesem Zeitpunkt bedient werden kann. Es entstehen keine zusätzlichen Folgekosten.

Finanzierungszahlen zum Projekt ÖV-Umsteigeknoten Schaulager in Münchenstein nach FHG § 35⁵



7 Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

BLT AG

Die BLT AG stimmt dem Entwurf der Landratsvorlage zu und akzeptiert gemäss der Verwaltungsratssitzung vom 3. Februar 2003 die Erstellung der Anlage mit 10 % Rampen.

Gemeinde Münchenstein

Der Gemeinderat Münchenstein bezweifelt, ob ein vertretbares Kosten-/Nutzenverhältnis gegeben ist und ist insbesondere nicht damit einverstanden, dass der im Strassengesetz für den Regelfall vorgesehene Kostenteiler 50 %/50 % zur Anwendung gelangt. Die Gemeinde ist der Auffassung, dass es sich bei diesem ÖV-Umsteigeknoten um einen Sonderfall handelt.

Dazu ist Folgendes zu bemerken: Gestützt auf das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs entfällt eine Beteiligung der Gemeinde an den Investitionskosten.

ASIV - Schweizerischer Invaliden-Verband und Procap - Beratungsstelle für behindertengerechtes Bauen

Die beiden Organisationen sind mit dem Projekt, insbesondere mit der Erstellung der 10 % Rampen, einverstanden.

8 Nachhaltigkeit

Unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Kriterien wird durch die Erstellung dieses Umsteigeknotenpunktes das ÖV-System der Region Basel deutlich aufgewertet. Damit wird ein wesentlicher Beitrag zur Nachhaltigkeit geleistet. Dabei werden folgende Ziele erreicht:

- Erstellung einer langfristig erhaltender Anlage.
- Es werden neue, kürzere Verbindungswege geschaffen.
- Damit erfolgt die Entlastung stark frequentierten Linien.
- Eine gewünschte Verkehrsverlagerung vom IV zu ÖV, bzw. nicht Abwanderung von ÖV.
- Damit erfolgen eine Entlastung des Strassennetzes sowie weniger Abgase.
- Verbesserter Kostendeckungsgrad und mehr Ertrag.

9 Antrag

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

Liestal, 18. Februar 2003

Im Namen des Regierungsrates

die Präsidentin: Schneider-Kenel

der Landschreiber: Mundschin

Beilagen:

- Entwurf eines Landratsbeschlusses
- Situationsplan 1:2000, Pl. Nr. 2183-121

Landratsbeschluss

betreffend Bewilligung des Verpflichtungskredites und Erteilung des Enteignungsrechtes für die Erstellung des ÖV-Umsteigeknotens Schaulager in der Gemeinde Münchenstein

Vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der für die Erstellung des neuen ÖV-Umsteigeknotens Schaulager in der Gemeinde Münchenstein erforderliche Verpflichtungskredit von Fr. 1'300'000.-- zu Lasten Konto 2312.501.20 - 017 wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Dezember 2002 werden bewilligt.
2. Die Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b, in Verbindung mit § 36, Absatz 2 der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.