

**Vorlage an den Landrat****Gemeinde Binningen: Ausbau der Hauptstrasse, 2. Bauabschnitt**
Kreditvorlage

Vom 24. Juni 2003

1 Zusammenfassung

Die Binninger Hauptstrasse ist eine der zwei Ausfallachsen von Basel ins Leimental. Täglich verkehren ca. 300 Tramkurse, etwa gleich viele Buskurse und ca. 16'000 Motorfahrzeuge auf dieser Strasse; dazu kommen unzählige FussgängerInnen und Radfahrer. Der Verkehr ist also ein dominanter Faktor. Die Endhaltestelle Kronenplatz weist gravierende betriebliche Nachteile auf. Das Gleistrasse der BVB-Linie 2 befindet sich in einem baulich sehr schlechten Zustand, die Schienen selbst sind weitgehend abgenützt. Nicht viel besser ist der Zustand des übrigen Strassenkörpers. Insgesamt haben Gleistrasse und Strasse das Ende ihrer Lebensdauer erreicht, entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen und verursachen einen überdurchschnittlichen Aufwand für Unterhalt und Reparaturen. Im ähnlich schlechten, sanierungsbedürftigen Zustand befindet sich auch die Schlossgasse im Abschnitt Oberwilerstrasse - Amerikanerstrasse.

Das gesamte Projekt gliedert sich in zwei Bauabschnitte:

1. Bauabschnitt Hauptstrasse ab Dorenbach bis Einmündung Rottmannsbodenstrasse (bereits erstellt)
2. Bauabschnitt Wendeschlaufe inkl. Kronenplatz und Verlegung der Schlossgasse sowie Anpassung der Oberwilerstrasse.

Mit dem Landratsbeschluss Nr. 1027 vom 18. September 1997 wurde ein Kredit von 11.1 Mio. Franken für den inzwischen ausgebauten ersten Bauabschnitt der Hauptstrasse bewilligt. Der zweite Bauabschnitt konnte infolge der nicht abgeschlossenen Quartierplanung "Kronenmatten-Süd" noch nicht behandelt werden und wird nun (nach dem Abschluss der Quartierplanung) dem Landrat in dieser Folgevorlage unterbreitet.

Im zweiten Bauabschnitt werden die neue Wendeschleife der BVB-Linie 2 rund um das Restaurant Krone erstellt, der bestehende 4-armige Knoten Hauptstrasse, Paradiesstrasse, Benkenstrasse, Oberwilerstrasse in ein Kreisel umgestaltet, die Schlossgasse im Mündungsbereich in die Oberwilerstrasse verlegt und die Oberwilerstrasse bis an die Höhe der Brückenstrasse angepasst.

Das für die Sanierung des zweiten Bauabschnittes der Hauptstrasse erforderliche Areal konnte, soweit es sich im Planungssperimeter der Quartierplanung "Kronenmatten Süd" befindet, mittels Abschluss eines Quartierplanvertrages (öffentliche Urkunde) sichergestellt werden.

Die Kosten für die Sanierung des zweiten Bauabschnittes betragen 9.1 Mio. Franken inkl. Landerwerb.

1.1 Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	1
1.1	Inhaltsverzeichnis	3
2	Rechtliche Grundlagen	4
3	Begründung	4
3.1	Heutige Situation	4
3.2	Künftige Situation und Ziele	5
3.3	Bisheriges Vorgehen	5
4	Das Projekt	5
4.1	Trasse	5
4.2	Kunstabauten	7
4.3	Technische Konzepte	7
4.4	Raum- und Umweltaspekte	7
4.5	Landerwerb	8
4.6	Bauvorgang	9
5	Termine	9
6	Kosten	9
6.1	Investitionskosten	10
6.2	Finanzierung	11
6.3	Jährlich wiederkehrende Folgekosten	12
7	Nachhaltigkeit	15
8	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	15
9	Antrag	15

2 Rechtliche Grundlagen

Das Ausbauprojekt der Hauptstrasse in Binningen stützt sich auf den rechtskräftigen Strassennetzplan der Region Leimental-Birstal, letztmals teilrevidiert mit Landratsbeschluss Nr. 1766 vom 20. Januar 1994.

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

3 Begründung

3.1 Heutige Situation

Die Binniger Hauptstrasse ist eine der zwei Ausfallachsen von Basel ins Leimental. Sie ist aber gleichzeitig auch Hauptgeschäftsstrasse der Vorortsgemeinde. Dazu kommt ihre Funktion als kantonale Radroute, wobei keine speziellen Velomassnahmen vorgesehen sind.

Die Konkurrenz der verschiedenen Benutzer ist gross: Täglich verkehren ca. 300 Tramkurse, etwa gleich viele Buskurse und ca. 16'000 Motorfahrzeuge auf dieser Strasse; dazu kommen unzählige FussgängerInnen und Radfahrer. Der Verkehr ist also ein dominanter Faktor, welcher die anderen Funktionen beeinträchtigen kann.

Die Statistik zeigt einen Unfallschwerpunkt am Kronenplatz mit einer Häufung von Blebschäden. Die Haltestelle Kronenplatz ist mit betrieblichen Nachteilen behaftet, indem umsteigende Passagiere z.T. weite Wege mit Strassenquerungen in Kauf nehmen müssen und zudem die Benkenstrasse während des Einsteigehaltes blockiert wird.

Das Gleistrasse der BVB-Linie 2 befindet sich in einem baulich sehr schlechten Zustand, die Schienen selbst sind weitgehend abgenützt. Nicht viel besser ist der Zustand des übrigen Strassenkörpers. Insgesamt haben Gleistrasse und Strasse das Ende ihrer Lebensdauer erreicht, entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen und verursachen einen überdurchschnittlichen Aufwand für Unterhalt und Reparaturen. Im ähnlich schlechten, sanierungsbedürftigen Zustand befindet sich auch die Schlossgasse im Abschnitt Oberwilerstrasse - Amerikanerstrasse.

Im weiteren liegt der Kurvenradius der Wendeschlaufe mit 12 m unter den Richtwerten der BVB (15/16 m) und kann daher vom zukünftigen Rollmaterial nicht befahren werden.

In ähnlich schlechtem, sanierungsbedürftigem Zustand befindet sich auch der übrige Strassenkörper im Bereich der Hauptstrasse (ab Rottmannsbodenstrasse), des Kronenplatzes, der Oberwilerstrasse und der Schlossgasse bis zur Amerikanerstrasse.

3.2 Künftige Situation und Ziele

Mit der Erneuerung von Gleistrasse und Strassenkörper erfolgt gleichzeitig eine teilweise Umgestaltung im Sinn der kantonalen Richtlinien. Die wesentlichen Ziele sind:

- Städtebauliche Verbesserung durch Gestaltung und Reduktion der Verkehrsflächen zugunsten der Fussgängerflächen
- Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Beteiligten
- Verbesserung des Verkehrsablaufs, mit Priorisierung des ÖV, der Fussgänger und Velofahrer
- Unerhaltsfreundliche, langlebige Konstruktion

3.3 Bisheriges Vorgehen

In einer ersten Phase wurde, gestützt auf einen Ideenwettbewerb, ein Quartierplan Kronenmatten-Süd ausgearbeitet und definiert. Bereits hier wurden die Anliegen der Gemeinde Binningen und der Basler Verkehrsbetriebe aufgenommen und ins Konzept integriert. In einer zweiten Phase wurde das Bauprojekt ausgearbeitet und verwaltungsintern sowie extern in die Vernehmlassung gegeben.

4 Das Projekt

4.1 Trasse

Kernstück des Projektes sind die Verlegung der Tramwendeschleife gemäss Quartierplan "Kronenmatten Süd" und die Umgestaltung der von Gleisen freigewordenen Kreuzung Hauptstrasse / Benkenstrasse / Paradiesstrasse / Oberwilerstrasse.

Normalprofil

Das Normalprofil in der Hauptstrasse wird geometrisch bestimmt

- durch die Breite des Strassenraums zwischen den bestehenden Bauten resp. Parzellengrenzen
- durch den minimalen Abstand zwischen Tram-Axen und Fahrbahnträger.
- durch den Abstand zwischen den Tram-Axen von 2.70 m gemäss BVB-Norm
- durch den Perimeter des Quartierplans "Kronenmatten Süd"

In den Seitenräumen finden sich Trottoirs und Vorplätze sowie Parknischen von 1.90 m Breite.

In der Oberwilerstrasse beträgt die Fahrbahnbreite 6.50 m, mit Aufweitungen vor den Verzweigungen. Die Seitenräume nehmen unterschiedlich breite Trottoirs sowie beidseitige Busnischen auf.

Die Schlossgasse weist eine Fahrbahnbreite von 6.00 m und beidseitig 2.00 bis 2.50 m breite Trottoirs auf.

Rottmannsbodenstrasse – Kronenplatz

Von der Projektgrenze Nord bis zum Haus Nr. 116 verläuft das Tramtrasse in der Fahrbahnmitte, um anschliessend zur seitlich liegenden Wendeschlaufe abzubiegen; dabei wird der Fahrstreifen des Individualverkehrs Richtung Stadt in spitzem Winkel überquert. Im betreffenden Bereich ist der Fahrbahnrand mit einer Ausbuchtung versehen, damit Radfahrer die Schienen in stumpfem Winkel überfahren können. Beidseits der Fahrbahn werden Parknischen angeordnet, wobei die privaten Erschliessungen in der Form von Trottoirüberfahrten erhalten bleiben. Die Trottoirs werden beidseitig verbreitert (auf min. 2.50 m) und mit Einzelbäumen bepflanzt.

Der Kronenplatz wird zu einem Kreisel ausgebaut. Alle Zu- und Wegfahrten sowie die Kreisfahrbahn sind einstreifig ausgebildet; der Pflasterungsring am Innenrand der Kreisfahrbahn ergibt sich aus dem Flächenbedarf des Schwerverkehrs. In allen 4 Ästen sind Verkehrsteiler angeordnet, die gleichzeitig als Schutzinsel für die markierten Fussgängerübergänge dienen. Mit Ausnahme einer Anpassung bei der Eingangspartie zur Gemeindebibliothek kann der Kreisel innerhalb des bestehenden Strassenareals realisiert werden.

Wendeschlaufe

Gemäss Quartierplan "Kronenmatten Süd" wird die Wendeschlaufe um das Restaurant Krone herum angelegt. Die Endhaltestelle bietet Platz für zwei Tramkompositionen; der Ein- / Ausstieg befindet sich auf der Aussenseite der Wendeschlaufe, wo auch der überdachte Warteunterstand angeordnet ist. Die gleiche Überdachung schützt darüber hinaus die längs des (verschobenen) Sängergeweges treppenförmig angelegten Velo-Abstellplätze, welche somit sehr nahe beim Trameinstieg, geordnet und gut einsehbar untergebracht sind. Mit dem aussenliegenden Perron bleibt das Innere der Wendeschlaufe frei für die Anlieferung und den Garten des Restaurants Krone; letzterer wird mittels Schutzmauer und Pergola vom Tramtrasse abgegrenzt.

Die Höhendifferenz der Wendeschlaufenebene zum heutigen Terrain wird durch die Quartierplanbauten aufgenommen, welche die Funktion einer Stützmauer übernehmen.

Oberwilerstrasse

Die Bushaltestellen der BVB-Linie 34 werden neu beidseitig neben der Wendeschlaufe angeordnet, was die Umsteigebeziehungen verbessert. Die Verzweigung Schlossgasse wird um rund 10 m südwärts verschoben und mit 5 Einzelbäumen bepflanzt. Der Fussgängerstreifen mit Schutzinsel in der Oberwilerstrasse wird zur neuen Einmündung Schlossgasse verschoben. Südlich der Einmündung wird die Oberwilerstrasse auf 6.50 m ausgebaut; die Parkplätze bei Haus Nr. 9 – 13 bleiben in der Form von Nischen erhalten.

Schlossgasse

Die Fahrbahn wird bei gleichbleibender Fahrbahnbreite erneuert, wobei die Einmündung in die Oberwilerstrasse gemäss Quartierplan verschoben wird; der Fussgängerstreifen mit Schutzinsel wird wieder erstellt. Neu ist auch ein inselgeschützter Fussgängerstreifen östlich der Verzweigung Amerikanerstrasse vorgesehen. Eine spätere Verlegung der Einmündung Amerikanerstrasse Nord (bei Realisierung der Quartierplanbauten) ist im Projekt berücksichtigt.

4.2 Kunstbauten

Im Abschnitt Wendeschlaufe ist im Zusammenhang mit dem Quartierplan „Kronenmatten-Süd“ die Lage der neuen Tramschlaufe auf einer Terrain-Aufschüttung mit ostseitiger Abstützung durch den QP-Neubau vorgesehen.

4.3 Technische Konzepte

Entwässerung

Die Gemeinde Binningen plant ein Trennsystem, das gleichzeitig mit den Strassenbauarbeiten am Kronenplatz realisiert werden soll.

Werkleitungen

Wasser-, Gas-, Elektro- und Telekommunikationsleitungen werden erneuert und/oder erweitert, während die Leitungen für TV, Wärmeverbund und Rohrpost voraussichtlich keine Veränderungen benötigen.

Signalisation

Im Bereich der Wendeschlaufe wird die Tramein-/ausfahrt der neuen Tramendstation mit einer Lichtsignalanlage gesichert.

Beleuchtung

Die bestehende seilverspannte Beleuchtung wird grundsätzlich beibehalten, bzw. an Ort erneuert. Entlang der Wendeschlaufe und auf dem Kronenplatz-Kreisel sind Kandelaber zum Teil kombiniert mit Fahrleitungsmasten vorgesehen.

4.4 Raum- und Umweltaspekte

Ortsbild

Im Bereich der neuen Wendeschlaufe entsteht im Zusammenhang mit dem Quartierplan „Kronenmatten-Süd“ eine völlig neue Situation, welche Gelegenheit bietet, das heutige Ortsbild aufzuwerten.

Lärm- und Erschütterungen

Zur Reduktion der Lärmbelastung ist anstelle eines üblichen Asphaltbetons ein Splittmastmixasphalt vorgesehen. Es wird dadurch eine Lärmreduktion von ca. 1-2 dB (gegenüber einem herkömmlichen Asphaltbelag) erwartet. Als Schutz vor Erschütterungen durch den Tramverkehr wird der Gleisunterbau elastisch gelagert (Betonplatte auf Mineralwollplatte).

4.5 Landerwerb

Das für die Sanierung des 2. Bauabschnittes der Hauptstrasse erforderliche Areal konnte, soweit es sich im Planungssperimeter der Quartierplanung "Kronenmatten Süd" befindet, mittels Abschluss eines Quartierplanvertrages (öffentliche Urkunde) sichergestellt werden.

Die materielle Regelung mit den vom Ausbauprojekt betroffenen Grundeigentümern mussten verfahrensbedingt vorgezogen und im Zuge des Quartierplanverfahrens abschliessend schriftlich vereinbart werden.

Die für die Landsicherstellung relevanten Vertragspunkte der öffentlichen Urkunde lauten wie folgt:

Auszug aus dem Quartierplanvertrag

Ziff. 2.5 Abs. 3

Die projektbedingten Dienstbarkeiten sowie Anpassungsarbeiten zugunsten der Parzellen 1561 und 1556 sind in einem diesem Akt mit Schnur und Siegel beigefügten Anhang A + B mit Legende zusammengefasst.

Ziff. 2.7 Abs. 2

Der Grundeigentümer der Parzellen 1562 und 1558 erteilt dem jeweiligen Dienstbarkeitsberechtigten (z.B. Betreiberin des öffentlichen Verkehrs/Kanton Basel-Landschaft) das Recht, gemäss Plan Nr. 1 "Landumlegung" und Plan Nr. 3 "Erschließung und Aussenräume", am Kronenplatz eine Tramschlaufe mit Trottoirs zu erstellen sowie diese zu benützen und zu unterhalten. Die finanzielle Regelung für die Einräumung dieses Rechts bildet Gegenstand der Landratsvorlage betreffend Ausbau Hauptstrasse Abschnitt Kronenplatz/Oberwilerstrasse inkl. Tramschlaufe. Gemäss konstanter Entschädigungspraxis ist hierfür dem jeweiligen Eigentümer der Parzellen 1562 und 1558 pro m2 Dienstbarkeitsfläche eine Entschädigung auszurichten, die 1/4 bis 1/3 des Verkehrswertes des Landes an gleicher Lage und Güte entspricht.

Ziff. 2.7 Abs. 3

Der bauliche und betriebliche Unterhalt der Dienstbarkeitsflächen (Trottoir, Tramschlaufe und Tramtrasse) ist Sache des Kantons Basel-Landschaft beziehungsweise der Betreiberin des öffentlichen Verkehrs.

Ziff. 2.9 Abs. 6

Sämtliche Vertragszusicherungen seitens des Kantons Basel-Landschaft gegenüber den Grundeigentümern innerhalb des QP-Perimeters, die in einem Kausalzusammenhang mit dem Ausbau der Hauptstrasse, Abschnitt Kronenplatz/Oberwilerstrasse inkl. Tramschlaufe stehen,

treten nur in Rechtskraft, sofern der Landrat das Strassenbauprojekt genehmigt und der erforderliche Verpflichtungskredit in Rechtskraft erwächst.

Die zu erwerbenden Dienstbarkeiten innerhalb und ausserhalb des QP-Perimeters entschädigt der Kanton zu den marktüblichen Ansätzen. Die gesamten Aufwendungen unter der Rubrik Landerwerb betragen aufgrund der Schätzung insgesamt rund 1.0 Mio. Franken.

4.6 Bauvorgang

Der Umbau der Strassen und Gleise ist eng verknüpft mit den Neubauten des Quartierplanes Kronenmatten Süd. Die teilweise Verlegung der Schlossgasse ist eine Voraussetzung für den Bau des an die Wendeschlaufe angrenzenden Gebäudes des Quartierplanes. Dessen Untergeschosse werden quasi als Stützmauer für die Aufschüttungen im Bereich Wendeschlaufe benötigt. Die neue Gleisanlage muss vor dem Umbau des Kronenplatzes erstellt werden.

Aus diesen Prämissen ergibt sich folgender Bauablauf:

- Abbruch des Gebäudes Oberwilerstrasse 1 (alter Coop) und Umbau der Schlossgasse inkl. Werkleitungen mit Anpassungen im Bereich Oberwilerstrasse.
- Erstellen des Untergeschoss-Rohbaues des an die Wendeschlaufe angrenzenden Gebäudes des QP Kronenmatten Süd.
- Geländeaufschüttung und Gleisbau im Bereich Tramschlaufe.
- Gleisbau Rottmannsbodenstrasse bis Tramschlaufe, ev. ohne Tramverkehr mit Busersatzdienst.
- Werkleitungsbau im Strassenbereich Hauptstrasse, Kronenplatz, Oberwilerstrasse
- Strassenbau in Etappen

Die Bauarbeiten werden unter Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs und des Individualverkehrs abgewickelt. Je nachdem, ob im Ein- oder Zweischichtbetrieb gearbeitet und ob beim Neubau der Tramgleise ein Busersatzdienst eingesetzt werden kann, beträgt die Bauzeit 12 – 18 Monate.

5 Termine

Das Plangenehmigungsverfahren in diesem Abschnitt steht in engem Zusammenhang mit der Quartierplanung "Kronenmatten-Süd", welche im Sommer 2002 abgeschlossen und rechtskräftig wurde.

Nach der Genehmigung des Baukredites durch den Landrat bzw. dessen Rechtsgültigkeit durchläuft das Projekt die Verfahrensschritte des Plangenehmigungsverfahrens und der Bauvorbereitung (Ausführungsprojekt, Submissionen). Der Zeitbedarf dafür beträgt etwa 1 Jahr.

6 Kosten

6.1 Investitionskosten

Die Kosten wurden durch den Projektverfasser im Rahmen der Bearbeitung des Bauprojektes detailliert ermittelt. Die Angaben wurden für die Kreditvorlage auf den Preisstand Herbst 2002 aufgerechnet.

Hauptstrasse mit Kronenplatz		2'687'000.-
- Strassenbau	1'220'000.-	
- Gleisbau	820'000.-	
- Kunstbauten	65'000.-	
- Fahrleitung	279'000.-	
- Nebenarbeiten (Signalisation, Beleuchtung, Anpassungen)	303'000.-	
Tramschlaufe		2'287'000.-
- Strassenbau	780'000.-	
- Gleisbau	424'000.-	
- Kunstbauten	578'000.-	
- Fahrleitung	257'000.-	
- Nebenarbeiten (Signalisation, Beleuchtung, Anpassungen)	248'000.-	
Oberwilerstrasse und Schlossgasse		1'566'000.-
- Strassenbau	1'060'000.-	
- Kunstbauten	337'000.-	
- Nebenarbeiten (Signalisation, Beleuchtung, Anpassungen)	169'000.-	
Projekt und Bauleitung		980'000.--
Total Baukosten		7'520'000.--
Mehrwertsteuer		580'000.--
Kosten für Landerwerb		1'000'000.--

Total Kosten 2. Bauabschnitt**9'100'000.--**

Das Bauvorhaben ist im Investitionsprogramm 201-2011 sowie im genehmigten Budget 2003 enthalten

6.2 Finanzierung**Gesetzliche Grundlagen**

Die Aufwendungen für den Strassenanteil trägt gemäss Strassengesetz der Kanton allein. Die Gemeinden müssen sich daran nicht beteiligen.

Die Beiträge an den Anteil des öffentlichen Verkehrs stützen sich auf § 6 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985 (öVG). Darin ist festgehalten, dass der Kanton an Unternehmen des öffentlichen Verkehrs für Aufgaben von regionaler Bedeutung Investitionsbeiträge ausrichten kann. Eine Linie hat regionale Bedeutung, sofern sie im öffentlichen Interesse liegt und nicht vorwiegend dem Ortsverkehr dient (§4 Absatz 3 öVG). Die Linie 2 erfüllt durch die Erschliessung der Gemeinde Binningen sowie durch die direkte Verbindung mit der Stadt Basel die Bedingung der regionalen Bedeutung. Aufgrund der seit 1. Januar 1998 in Kraft getretenen Revision des öVG haben sich die Gemeinden an den Investitionsbeiträgen des öffentlichen Verkehrs nicht mehr zu beteiligen.

Gemäss Staatsvertrag vom 26. Januar 1982 zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft betreffend die Basler Verkehrsbetriebe und die BLT Baselland Transport AG gelangt für Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs das Territorialprinzip zur Anwendung (§ 9 des Staatsvertrages). Dieses Prinzip beinhaltet, dass die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft die auf ihrem Gebiet anfallenden Investitionen für feste Anlagen übernehmen. Das heisst, dass der Kanton Basel-Landschaft den vollen Anteil des öffentlichen Verkehrs trägt.

Eine Beteiligung des Bundes gestützt auf Artikel 56 des Eisenbahngesetzes (EBG) ist bei diesem Projekt nicht möglich, da der Bund die Linie 2 nicht als Linie des Regionalverkehrs anerkennt.

Kostenaufteilung

Die Anteile betragen: Für den Strassenbau rund Fr. 4'900'000.- und für den öffentlichen Verkehr inkl. Tramschlaufe Fr. 4'200'000.- für die Tramschlaufe. Beide Anteile von insgesamt Fr. 9'100'000.- sind vom Kanton Basel-Landschaft zu tragen.

Im Mehrjahres-Investitionsprogramm der Bau- und Umweltschutzdirektion sind für das Objekt in den Jahren 2003 - 2005 Beträge vorgesehen.

6.3 Jährlich wiederkehrende Folgekosten

6.3.1 Eigenleistungen

Aufgrund der Projekte fallen keine Eigenleistungen an.

6.3.2 Erträge

Aufgrund des Projekts werden keine zusätzlichen Erträge im Strassenverkehr und öffentlichen Verkehr erwartet. Hingegen ist dank den Neuanlagen für die Wendeschleife mit einem deutlichen Rückgang der Unterhaltsarbeiten zu rechnen. Die entsprechenden schwer abschätzbare Aufwandminderung beim Unterhaltsaufwand bei den BVB wird jedoch die künftigen Abgeltungsrechnungen BVB/BLT gemäss Staatsvertrag entlasten.

6.3.3 Folgekosten

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

Tabelle: Folgekosten

Position	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen	Fr.
1	TOTAL jährlicher Ertrag	--
2	Kalkulatorische Abschreibungen¹⁾ bei einer Lebensdauer von 50 bzw. 26.3 Jahren	229'000
3	Kalkulatorische Zinskosten²⁾ 5 % auf 0.5 des Investitionsvolumens	227'500
4	Unterhaltskosten	gegenüber heute reduzierter Unterhaltsaufwand
5	(Gebäude-) Nebenkosten	im heutigen Umfang
6	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel usw.)	im heutigen Umfang
7 = 2 + + 6	TOTAL jährliche Folgekosten	456'500
8 = 1 ./. 7	SALDO pro Jahr (Folgeertrag - Folgekosten) ('+' = Minderkosten; '-' = Mehrkosten)	- 456'500

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

2) Kalkulatorischer Zinssatz = 100 : Anzahl Jahre der techn. Lebensdauer

Die technische Nutzungsdauer von Strassen- und Kunstbauten beträgt 50 Jahre, von öV-Investitionen 26,3 Jahre (Mischsatz). Der kalkulatorische Zinssatz beträgt somit 2.0 % bzw. 3.8 %. Das Total der Folgekosten der Investition beträgt gemäss obenstehender Tabelle "Folgekosten" Fr. 456'500.-- pro Jahr.

Tabelle: Abschreibungen nach FHG und Kalkulatorische Abschreibungen

Abschreibungsmodus/Jahr alle Angaben in 1'000 Fr.	2003	2004	2005	2006	2007
Abschreibung nach §16 FHG	810'000	729'000	656'100	590'490	531'441
Kalkulatorische Abschreibung	229'000	229'000	229'000	229'000	229'000

Die Abschreibung nach § 16 FHG berechnen sich nach untenstehender Tabelle "Abschreibungen nach § 16 Finanzhaushaltsgesetz". Die Kalkulatorischen Abschreibungen betragen pro Jahr Fr. 229'000.--.

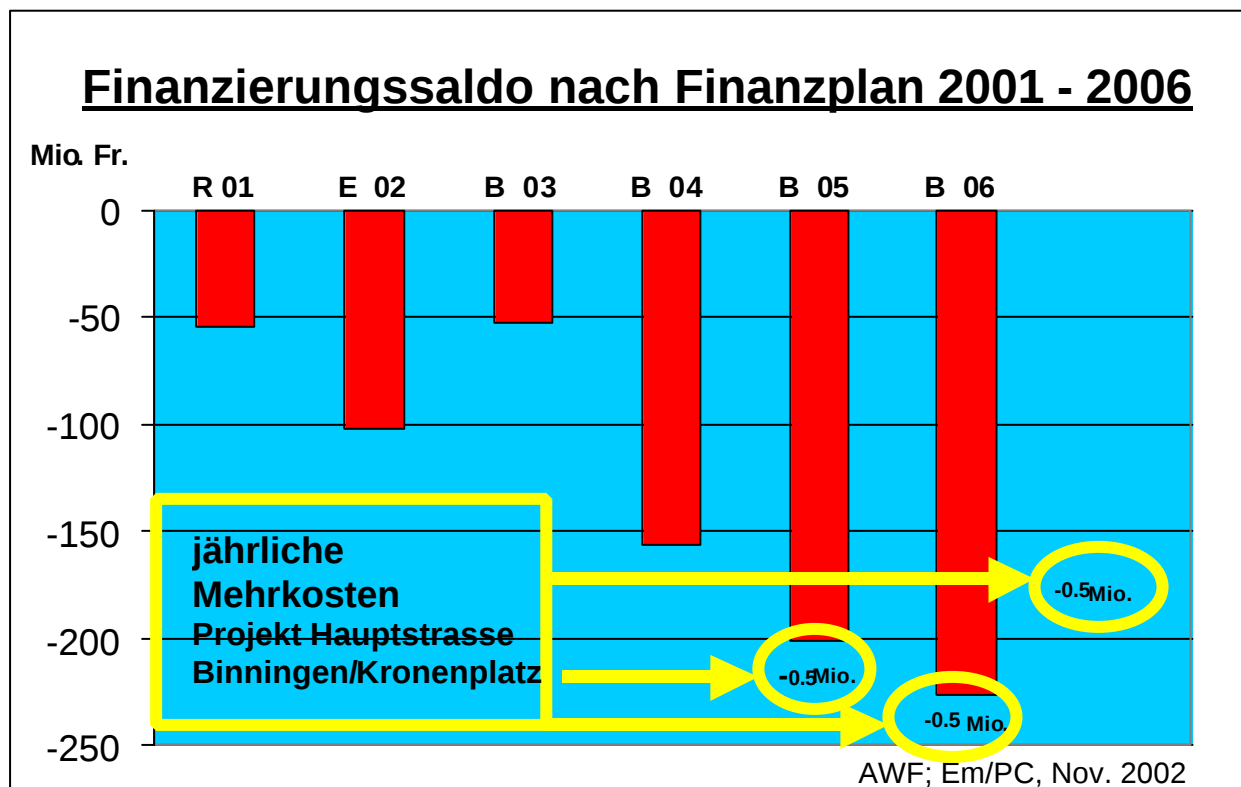
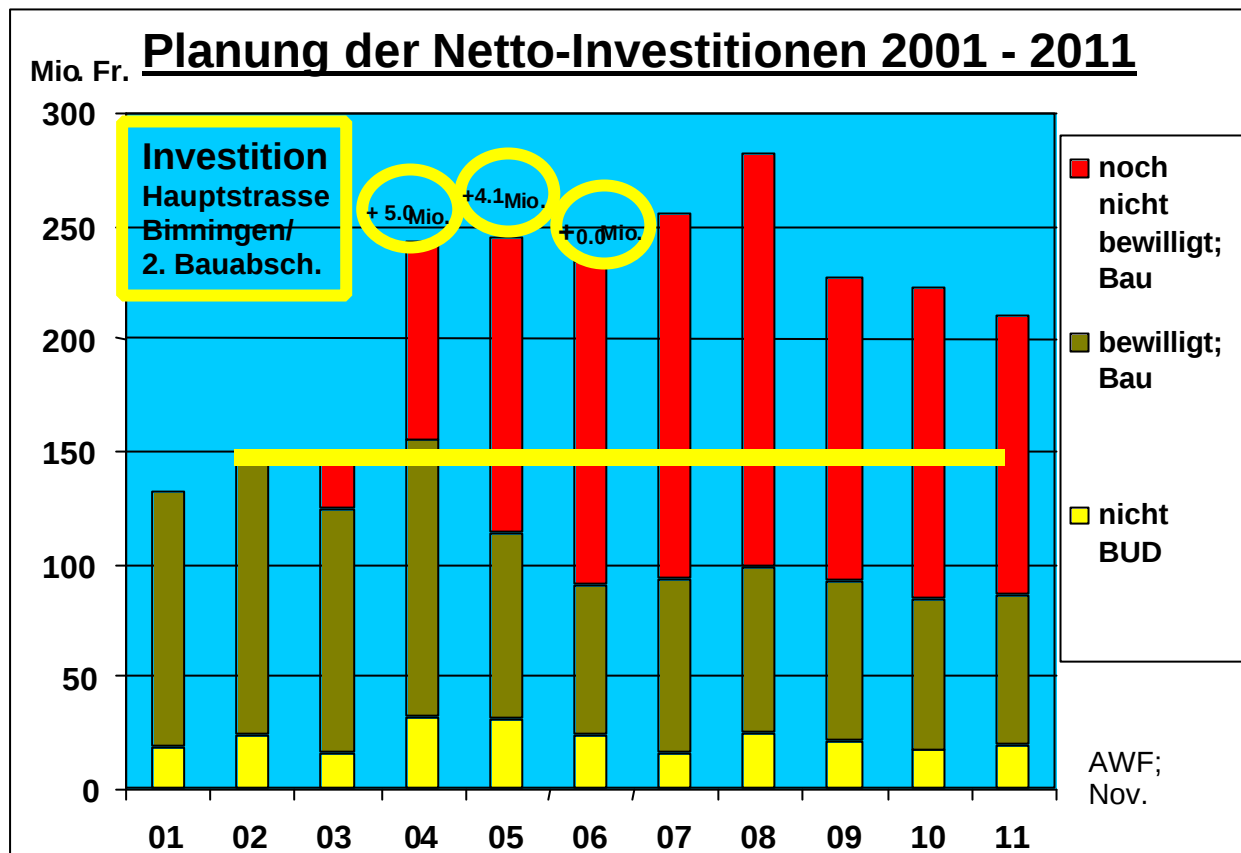
Tabelle: Abschreibungen nach § 16 Finanzhaushaltsgesetz

Jahr	Investition in Fr.	Restbuchwert Anfang Jahr in Fr.	Abschreibung nach FHG in Fr.	Restbuchwert Ende Jahr in Fr.
Baujahre: 2003/5	8'100'000 ^{*)}			
2003		8'100'000	810'000	7'290'000
2004		7'290'000	729'000	6'561'000
2005		6'561'000	656'100	5'904'900
2006		5'904'900	590'490	5'314'410
2007		5'314'410	531'441	4'782'969

^{*)} exkl. Landerwerb von Fr. 1'000'000.-- (ohne Abschreibung)

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

Finanzierungszahlen zum Projekt Ausbau der Hauptstrasse, 2. Bauabschnitt nach FHG § 35⁵



7 Nachhaltigkeit

Die Realisierung der zweiten Bauetappe ist eine werterhaltende Investition in eine langfristig unterhaltsarme Verkehrsanlage, mit der gleichzeitig die Voraussetzungen für die Umsetzung des Quartierplans "Kronenmatten Süd" geschaffen und das heutige Ortsbild im Zentrum von Binningen aufgewertet werden können. Zudem werden die Situation für den öffentlichen Verkehr im Raum Binningen deutlich verbessert und gleichzeitig die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer wesentlich erhöht.

8 Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens wurden die Landratsvorlage sowie die zugehörigen Projektpläne der Gemeinde Binningen, der BVB Basel und der BLT AG Oberwil zur Stellungnahme unterbreitet. Alle drei Partner sind sich über die Dringlichkeit des Sanierungsvorhabens einig und unterstützen das Kreditbegehren. Zum vorliegenden Projekt werden verschiedene Bemerkungen und Anträge eingebracht, welche nun im Rahmen der Projektbereinigung geprüft und soweit möglich aufgenommen werden.

9 Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, dem beiliegenden Entwurf eines Landratsbeschlusses zuzustimmen.

Liestal, 24. Juni 2003

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin: Schneider-Kenel

Der Landschreiber: Mundschin

Beilagen

- Entwurf eines Landratsbeschlusses
- Übersichtsplan 1:2500, Plan Nr. 2112-02d vom 25.03.2003

ENTWURF**Landratsbeschluss****betreffend Bewilligung des Verpflichtungskredites für den Ausbau der Hauptstrasse,
2. Bauabschnitt Kronenplatz in der Gemeinde Binningen**

Vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für den Ausbau der Hauptstrasse, 2. Bauabschnitt Kronenplatz in der Gemeinde Binningen wird der erforderliche Verpflichtungskredit von Fr . 9'100'000.-- zu Lasten Konto 2312.701.20-090 bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Frühjahr 2003 werden bewilligt.
2. Ziffer 1 des Beschlusses untersteht gemäss § 31, Absatz 1 Buchstabe b in Verbindung mit § 36, Absatz 2 der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.