



2008/006

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Arlesheim/Dornach sowie Doppelspurausbau Stollenrain

Kreditvorlage

4.01.04

vom 8. Januar 2008

1 Zusammenfassung

Die Umgestaltung des Bahnhofgebiets Dornach-Arlesheim beruht auf einem integralen Konzept, das sowohl einen attraktiven und benutzerfreundlichen Verkehrsknotenpunkt als auch eine städtebauliche Aufwertung des Gebiets vorsieht. Im Rahmen des Quartierplans soll eine Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs realisiert werden mit einer neuen Tramendhaltestelle der BLT-Linie 10, einem kompakten Busterminal mit sechs Haltekannten und einer neuen, zentralen Personenunterführung zum gegenüberliegenden SBB-Perron. Mit kurzen Umsteigewegen und klarer Gestaltung können Fahrgastsicherheit, Komfort sowie Fahrgastlenkung und Kundeninformation bedeutend verbessert werden. Zudem wird die Verkehrsdrehscheibe behindertengerecht gestaltet. Zur Ermöglichung des 7½-Minuten-Betriebs auf der BLT-Linie 10 soll deren Trasse bis oberhalb der Haltestelle Stollenrain auf Doppelspur ausgebaut werden.

Die gesamten Investitionskosten für die beteiligten Partner, die Kantone Basel-Landschaft und Solothurn, die Gemeinden Arlesheim und Dornach sowie die SBB AG betragen CHF 30.7 Mio. (inkl. MWSt., Preisbasis April 2007). An diese Aufwendungen wird ein Bundesbeitrag aus dem Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz von CHF 11.0 Mio. (exkl. MWSt.) geleistet. Zusätzlich wird gemäss Artikel 56 des Eisenbahngesetzes des Bundes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) ein Betrag in der Höhe von ca. CHF 1.60 Mio. (exkl. MWSt.) an die Erneuerung der Verkehrsanlagen der BLT erwartet. Voraussetzung für die Bundesbeteiligung von ca. CHF 11.0 Mio gemäss IFG ist ein Baubeginn vor Ende 2008.

Der effektiv zu bewilligende Bruttobetrag (inkl. Gemeinde- und Bundesbeteiligung, da die entsprechenden Beschlüsse und Zusicherungen noch ausstehend sind), beträgt gemäss aktueller Preisbasis April 2007 CHF 20'455'000.- inkl. Mehrwertsteuer.

1.1 Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	1
1.1	Inhaltsverzeichnis	2
2	Rechtliche Grundlagen	3
3	Begründung / Bedarf	4
4	Die gewählte Lösung	4
5	Projektbeschrieb, Teilprojekte	5
5.1	Verkehrsdrehscheibe Bahnhofplatz mit Personenunterführung	5
5.2	Doppelspurausbau Stollenrain	6
6	Termine	6
7	Kosten und Finanzierung	7
7.1	Investitionskosten	7
7.2	Projektfinanzierung	9
7.3	Bundesbeiträge	10
7.4	Bruttobeitrag Kanton Basel-Landschaft	11
7.5	Finanzielle Auswirkungen	11
8	Nachhaltigkeit	13
9	Bauversicherung	14
10	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	14
11	Antrag	15
12	Anhang	16

2 Rechtliche Grundlagen

Die gesetzlichen Grundlagen für die Neuplanung des Bahnhofsgebiets Dornach-Arlesheim ist der von der Gemeinde Arlesheim durch die Gemeindeversammlung vom 17. November 2005 beschlossene Quartierplan, gestützt auf § 2 und § 37ff des Raumplanungsgesetzes (RBG) vom 8. Januar 1998. Die Quartierplan-Vorschriften, bestehend aus dem Quartierplanreglement und den Teilplänen, regeln insbesondere Lage, Grösse und kubische Gliederung der Bauten, Gestaltung und Nutzung der Freiflächen sowie die Erschliessung und Parkierung. Der Quartierplan wurde nach erfolgter Planauf- lage und Einsprachenbehandlung am 13. März 2007 durch den Regierungsrat genehmigt.

Die Bahnanlagen der SBB AG und der BLT unterstehen dem eidgenössischen Eisenbahngesetz (EBG) mit der zugehörigen Eisenbahnverordnung (EBV). Daraus ergibt sich, dass das Plangenehmigungsverfahren nach Bundesrecht abgewickelt werden muss, d.h. mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) als Aufsichts- sowie Genehmigungsbehörde und der Rekurskommission Infrastruktur und Umwelt (REKO-INUM) des UVEK als Beschwerdeinstanz.

Bezüglich Finanzierung auf kantonaler Ebene ist in § 6 „Investitionsbeiträge“ des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985 festgelegt, dass der Kanton Unternehmen des öffentlichen Verkehrs für Aufgaben von regionaler Bedeutung Investitionsbeiträge ausrichten kann, indem er a) Anlagen und Areale unentgeltlich zur Verfügung stellt und b) Leistungen erbringt oder Eigenkapital zur Verfügung stellt.

In den eidgenössischen Räten wurde das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG) vom Ständerat (Frühjahrssession 2006) und dem Nationalrat (Herbstsession 2006) gutgeheissen. Das Projekt „Bahnhof Dornach-Arlesheim / Doppelspurausbau Stollenrain“ ist mit Gesamtprojektkosten von CHF 22.0 Mio. in der Liste der dringenden Projekte für den Agglomerationsverkehr aufgeführt. Entsprechend dem maximalen Mitfinanzierungssatz des Bundes von 50% ist für das besagte Verkehrsinfrastrukturvorhaben ein projektbezogener Bundesbeitrag von CHF 11.0 Mio. (exkl. MWSt) vorgesehen.

Nach Artikel 56 des Eisenbahngesetzes des Bundes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) kann der Bund an Transportunternehmungen Beiträge an die Erstellung oder Ergänzung von Verkehrsanlagen leisten. Deshalb wurde zusätzlich ein Bundesbeitrag von ca. 1.60 Mio. (exkl. MWSt.) an die Erneuerung der Verkehrsanlagen der BLT beantragt; die definitive Zusage ist noch ausstehend.

Die Projektphase "Vorprojekt" wurde über den bestehenden Kredit "Ausbau BLT-Linie 10" (LRB vom 17. Mai 1977) finanziert.

Mit Beschluss des Infrastrukturgesetzes durch den Bund im Herbst 2006 und dem notwendigen Baubeginn bis Ende 2008, musste im 2. Semester 2006 sofort das Bauprojekt (Auflageprojekt) in Angriff genommen werden, um den Baubeginn bis Ende 2008 zu ermöglichen.

Unter diesen Randbedingungen war die Zeit für eine 2-stufiges Verfahren (Planungs- und Baukredit) zu knapp; auf Basis des Vorprojektes wurde die Kreditvorlage erstellt und in die Vernehmlassung geschickt. Parallel wurde die Kreditvorlage, insbesondere die Kosten, laufend dem Planungsstand angepasst.

Für den Ausbau und die Erneuerung der Gleisanlagen (inkl. notwendige Anpassungen an der Gemeindestrasse) sowie für den Busterminal übernimmt das Tiefbauamt Basel-Landschaft die Bauherrschaft für die Transportunternehmungen (BLT / Postauto). Dies erfolgt in Analogie zu den vergangenen Jahren (Ausbau BLT-Linie 10, 11 etc.); abgestützt auf § 6 des ÖV-Gesetzes (SGS 480) vom 1. Januar 1998.

3 Begründung / Bedarf

Der Bahnhof Dornach-Arlesheim ist mit der Verknüpfung von S-Bahn, Tram und fünf Buslinien einer der wichtigsten Umsteigeknoten im öffentlichen Verkehrsnetz der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn. Im behördenverbindlichen Regionalplan Siedlung Basel-Landschaft ist er als Bahnhof und Umsteigestation von regionaler Bedeutung festgesetzt.

Zum heutigen Zeitpunkt wird die Ausgestaltung des Areals der tatsächlichen Bedeutung des Bahnhofs als regionaler Umsteigestation nicht gerecht und entspricht nicht den Bedürfnissen der Benutzerinnen und Benutzer. Die Haltestellen der verschiedenen Verkehrsmittel sind über das ganze Bahnhofgebiet verstreut, die Umsteigewege sind entsprechend weit und unattraktiv. Die Fussgängerströme sind unklar, und das Auffinden der Haltestellen ist für Unkundige schwierig. Die Schienen der Tramwendeschlaufe mit einem viel zu engen Radius müssen infolge grosser Abnutzung jedes Jahr aufgeschweisst und alle drei Jahre ausgewechselt werden. Eine komfortable Wendemöglichkeit für die Busse ist nicht gegeben, zudem werden sie durch den Individualverkehr beeinträchtigt. Ein behindertengerechter Ausbau ist mit der heutigen Anlage nicht realisierbar.

Diese Probleme sind seit langem bekannt. Bereits in den siebziger und achtziger Jahren sind umfangreiche Studien über die Überbauung und Umgebungsgestaltung des Bahnhofareals durchgeführt worden. 1989 wurde ein Wettbewerb zur Planung des Bahnhofgebiets durchgeführt. Die daraus hervorgegangenen, im Jahre 1995 von beiden Kantonen genehmigten Quartier- bzw. Gestaltungspläne, konnten jedoch nicht umgesetzt werden, da diese nicht etappenweise realisierbar waren, denn im Rahmen der Planung des Trasseausbaus der BLT zeigte sich, dass die Realisierung der neuen Tramanlagen nur im Zusammenhang mit den umfangreichen Hochbauten machbar gewesen wäre. Aus diesen Gründen wurde auf Initiative der BLT, eines Investors und den Gemeinden Arlesheim und Dornach der Impuls zu einer Neuaufnahme der Planung gegeben.

Damit die BLT auf der Linie 10 den 7½-Minuten-Takt realisieren kann, muss der einspurige Abschnitt zwischen der Haltestelle Arlesheim Dorf und der Endhaltestelle beim Bahnhof Dornach-Arlesheim auf Doppelspur ausgebaut werden.

4 Die gewählte Lösung

Der Quartierplan "Bahnhofgebiet" bezweckt eine geordnete, haushälterische Nutzung des Bodens und soll eine umweltgerechte, wohnhygienisch, architektonisch und städtebaulich sowie erschliessungsmässig gute Überbauung gewährleisten. Mit der Quartierplanung wurden folgende übergeordnete Ziele verfolgt:

- Aufwertung des öffentlichen Raums und Verbesserung der Umsteigeverbindungen der öffentlichen und privaten Verkehrsmittel.

- Ein regionaler Verkehrsknoten mit Vorbildcharakter, der alle Verkehrsträger partnerschaftlich zusammenführt und vor allem eine benutzerfreundliche Lösung darstellt.
- Möglichkeit der Realisierung der geplanten Hochbauten in Etappen.

Die Aufwertung des Bahnhofs Dornach-Arlesheim zur Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs bedeutet verkehrsplanerisch eine grosse Chance für die Zukunft. Die verschiedenen Verkehrsmittel (Bahn, Tram, Bus, Taxi, Auto, Velo) lassen sich nahe zueinander legen und ermöglichen damit kurze Umsteigewege.

Ausgehend von einer optimierten Verkehrssituation, wurde unter acht Varianten die Lösung als städtebaulich optimal ausgesucht, die mit einer gemeinsamen Wendeschleife (Tram und Bus) auskommt. Diese Variante strukturiert den Bahnhofplatz mit seinen unterschiedlichen Verkehrsträgern in einer logischen Art und Weise.

Als Lösung wurde ein kompakter Busterminal und eine neue Tramhaltestelle direkt neben dem Bahnperon projiziert sowie eine neue Personenunterführung an zentraler Stelle unter den SBB-Gleisen. Damit können Zugänglichkeit, Fahrgastsicherheit, Komfort sowie Fahrgastlenkung und Kundeninformation bedeutend verbessert werden. Der Leitgedanke der neuen Planung besteht unter anderem auch darin, dass der Bahnhofplatz insgesamt als Platz und nicht als verkehrstechnische Anlage in Erscheinung tritt.

5 Projektbeschreibung, Teilprojekte

Das Projekt stimmt mit dem Quartier- und Gestaltungsplan Bahnhofgebiet der Gemeinden Dornach (SO) und Arlesheim (BL) überein.

Das Bauvorhaben umfasst zwei Teilprojekte, welche etappenweise realisiert werden können. Zentrales Element und Grundvoraussetzung ist dabei die im Rahmen des Quartierplans zu realisierende Verkehrsdrehscheibe Bahnhofplatz als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs mit der neuen Tramhaltestelle und dem Busterminal sowie der zentralen Personenunterführung zur Verkürzung der Umsteigewege. Diese Anlagen werden durch den Doppelspurausbau der BLT-Linie 10 bis oberhalb der Haltestelle Stollenrain ergänzt um die Einführung des 7½-Minuten-Takts zu ermöglichen.

5.1 Verkehrsdrehscheibe Bahnhofplatz mit Personenunterführung

Die in den siebziger Jahren fast behelfsmässig erstellte Tramschleife mit einer nicht überdachten Haltestelle in der Wendeanlage, wird in den Bereich des abzubrechenden Güterschuppens der SBB verlegt. Die Einstiegsrante der neuen Tramhaltestelle wird in der Geraden parallel zum SBB-Perron angelegt und mit einem gemeinsamen Perrondach ausgestattet. Mit der neuen Gleislage östlich der Bahnhofstrasse entfallen auch vier Niveauübergänge, was eine vollständige Entflechtung Schiene/Strasse bedeutet. Der überdachte Busterminal mit sechs Einstiegsranten (davon fünf für Gelenkbusse), wird als kompakte Anlage erstellt, welche ein sauberes Anfahren der Busse an die Haltekannten und ein behindertengerechtes Umsteigen erlaubt. Eine klare Zuordnung der Bushaltestellen für jede Buslinie schafft die Voraussetzung für eine gute Personenlenkung. Zudem sollen ausreichend P+R-Plätze und Veloabstellplätze angeboten werden.

Grundsätzlich erfüllt zwar die bestehende Unterführung die heute von den SBB angewendeten Minimalanforderungen bezüglich Breiten und Rampenneigungen (Behindertengerechtigkeit). Die periphere Lage am äussersten südlichen Ende der Perronanlagen führt zu Umsteigewegen von 300 Metern, was für eine Verkehrsdrehscheibe sehr unattraktiv ist. Als Lösung ist deshalb das Projekt einer zentralen Unterführung mit Treppen und Rampen für Behinderte oder Leute mit Gepäck oder Kinderwagen unmittelbar beim Busterminal ausgearbeitet worden. Zur Verbesserung der engen Platzverhältnisse, hervorgerufen durch die neue Personenunterführung, sieht das Projekt eine Reduktion des Gleisachsabstandes von bisher 4.50 m auf den Minimalabstand von 3.80 m vor. Im Weiteren ist das Aussenperron durch die SBB bereits auf die minimal erforderlichen Mindestmasse reduziert worden. Obwohl die Immissionsgrenzwerte auf der Austrasse eingehalten werden und somit kein Anspruch auf eine Lärmschutzwand besteht, sieht der Quartierplan eine auf einer Länge von ca. 260 m vor. Diese wird jedoch vollumfänglich durch die Gemeinden finanziert. Es ist nicht zu vermeiden, dass bei einer Realisierung der Lärmschutzwand die Austrasse auf gewissen Abschnitten um 20-30 cm eingeengt werden muss.

Mit dem Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Dornach-Arlesheim ist als Ergänzung zu den Perrondächern für Bahn- und Trambenutzer auch eine Überdachung des Busterminals vorgesehen. Diese Überdachung ermöglicht ein wettergeschütztes Umsteigen zwischen Bahn, Tram und Bus. Falls auf die Überdachung des Busterminals verzichtet wird, ergeben sich Minderkosten von insgesamt CHF 1.0 Mio. Da sich der Kanton Solothurn hälftig an den Kosten des Busdachs beteiligt, ergeben sich für den Kanton Basel Landschaft lediglich Minderkosten von CHF 0.5 Mio.

Mit Landratsbeschluss vom 03. Februar 2005 wurde der Ausbau der Regio-S-Bahn bewilligt. Darin ist auch eine Perronerhöhung im Betrag von rund CHF 2 Mio. enthalten, davon zahlt der Kanton Basel-Landschaft CHF 981'000.-. Um Synergien zu nutzen, werden diese Anpassungsarbeiten gleichzeitig mit dem aktuellen Umbau ausgeführt; diese Kosten sind jedoch nicht Bestandteil dieser Vorlage.

5.2 Doppelspurausbau Stollenrain

Die BLT beabsichtigt auf der Linie 10 eine Taktverdichtung von 10 Minuten auf die im Basler Tramnetz üblichen 7½ Minuten. Einerseits wird dies in Spitzenzeiten aus Kapazitätsgründen notwendig um die steigenden Fahrgastzahlen bewältigen zu können, andererseits können damit auch einheitliche Anschlüsse auf die übrigen im 7½-Minuten-Takt verkehrenden Linien, aber auch auf die im 15-Minuten-Takt verkehrenden Buslinien angeboten werden. Der heutige lange einspurige Abschnitt von der Haltsstelle Arlesheim Dorf bis zum Bahnhof Dornach-Arlesheim muss deshalb massiv verkürzt werden. Dies erfolgt mit einem Doppelspurausbau von oberhalb der Haltestelle Stollenrain bis zum Bahnhof, wobei auch die Haltestelle Stollenrain doppelspurig ausgebildet werden muss, damit die Haltezeit den kreuzenden Kurs nicht zusätzlich aufhält. Während die Brücke über die SBB bereits beim früheren Ausbau für die Doppelspur vorbereitet wurde, sind im Bereich der Haltestelle Stollenrain Kunstbauten gegen das aufsteigende Gelände der benachbarten Liegenschaften notwendig.

6 Termine

Wie im Kapitel 7.3 betreffend Subventionierung im Rahmen des Infrastrukturfonds durch den Bund erläutert, muss der Baubeginn vor Ende 2008 erfolgen. Aus diesem Grund müssen einerseits die

weiteren Schritte für die notwendigen Plangenehmigungsverfahren parallel zur Kreditgenehmigung erfolgen und andererseits ist durch den Landrat direkt der Baukredit zu genehmigen.

Die Auflageprojekte für die BLT- sowie SBB-Anlagen sind abgeschlossen, so dass am 27. Juni 2007 das ordentliche eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren eingeleitet wurde. Damit wird ein Baubeginn bis Ende 2008 möglich.

Mit dem Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens wird Mitte 2008 gerechnet. Dies bedeutet, dass die Bauvorbereitungen (Ausschreibungen Bauleistungen; vorbehältlich Kreditgenehmigungen) im zweiten und der Baubeginn im vierten Quartal 2008 erfolgen können. Es wird mit einer zweijährigen Bauzeit gerechnet.

Für die übrigen Anlagen (Überdachung des Busterminals, Parkplätze), welche zwar im Quartierplan bereits definiert sind, müssen noch Baugesuche eingereicht werden. Deren Behandlung dürfte aber die generellen Zeitpläne nicht beeinflussen.

7 Kosten und Finanzierung

7.1 Investitionskosten

Die Kostengenauigkeit des Projektteils unter der Federführung des Kantons Basel-Landschaft (Bahnbaubau BLT, Busterminal, Strassen und Plätze beträgt +/-10% (KV vom April 2007), diejenige des Teils SBB (Personenunterführung mit Gleisverschiebung, Lärm- und Sichtschutzwand) beträgt gemäss Kostenschätzung vom März 2007 +/- 20%. Die gesamten Investitionskosten (exkl. Investitionen Privater im Rahmen des Quartierplans) belaufen sich auf CHF 30.7 Mio. (inkl. MWSt.); die Genauigkeit beträgt +/-15%.

Die Investitionen werden finanziert durch die beiden Kantone Basel-Landschaft (inkl. BLT-Anlagen) und Solothurn, durch die beiden Gemeinden Dornach und Arlesheim sowie durch die SBB AG. An der gemeinsamen Sitzung aller Beteiligten vom 31. Mai 2007 wurde dem vorliegenden Kostenteiler (siehe Anhang 1) zugestimmt. Die Kosten setzen sich wie folgt zusammen:

Baukosten

-	Bahnbau BLT Bereich Bahnhof Dornach-Arlesheim	CHF	2'510'000
-	Tramperron BLT Bahnhof Dornach-Arlesheim	CHF	246'000
-	Busterminal inkl. Standarddach "Typ SBB"	CHF	1'550'000
-	Überdachung Bahnperon	CHF	797'000
-	Bahnhofvorplatz	CHF	340'000
-	Strassenbau und Vorplätze	CHF	1'870'000
-	Parkplätze (Park & Ride)	CHF	120'000
-	Veloparkplätze	CHF	270'000
-	Kunstabauten (Stützmauern)	CHF	160'000
-	Bauprovisorien	CHF	255'000
-	Personenunterführung inklusive Gleisverschiebung	CHF	6'608'000 *
-	Nebenanlagen	CHF	900'000
-	Lärm- und Sichtschutzwand	CHF	389'000 *
-	Doppelspurausbau BLT Stollenrain	CHF	<u>5'380'000</u>
	Zwischentotal	CHF	21'395'000
	Diverses und Unvorhergesehenes 10%	CHF	<u>2'140'000</u>
	Total Baukosten	CHF	23'535'000
	Ingenieurhonorar (Projekt und Bauleitung) 15%	CHF	<u>3'530'000</u>
	Total exkl. MwSt.	CHF	27'065'000
	Mehrwertsteuer (gerundet) 7.6%	CHF	<u>2'060'000</u>
	Total Erstellungskosten inkl. MwSt.	CHF	29'130'000
	Landerwerb und Inkonvenienzen	CHF	<u>1'600'000</u>
	Total Investitionskosten	CHF	30'730'000

(Kostengenauigkeit: +/-10%; Gesamttotal: +/-15%)

Kostenfaktor / Teuerung

Für komplexe Bauvorhaben hat das Tiefbauamt ein Verfahren zur Ermittlung eines projektspezifischen Kostenfaktors entwickelt. Dabei werden verschiedene Risikofelder bewertet um die Zuverlässigkeit des in der Kostenschätzung ermittelten Betrages abzuschätzen.

Im vorliegenden Fall ergibt sich ein Kostenfaktor von 1.25. Damit liegt dieser Wert über der angenommenen Genauigkeit von +/- 15%. Dies bedeutet, dass bei Eintreten aller Risiken mit Gesamtkosten bis ca. CHF 38.5 Mio gerechnet werden muss. Auf eine Anpassung der Kostenschätzung wird aber verzichtet.

Die vorliegenden Kosten beziehen sich auf Preisbasis April 2007. Der Baupreisindex des Bundesamtes für Statistik zeigt auf, dass die Preise für den Neubau von Strassen in der Nordwestschweiz um ca. 15% tiefer liegen als in den Gesamtschweiz. Abhängig von der Marktlage zum Zeitpunkt der Ausschreibung der Bauleistungen sind sprunghafte Preissteigerungen von 15-20% möglich (= Anstieg auf Preisbasis Gesamtschweiz). Solche sprunghafte, kurzfristige Preissteigerungen können mit dem Teuerungsindex nicht nachgebildet bzw. erfasst werden.

Eine Anpassung der Kostenschätzung ist nicht gegeben, die Kostenentwicklung im Tiefbau bildet aber eine grössere Kostenunsicherheit.

7.2 Projektfinanzierung

Die Realisierung der Verkehrsdrehscheibe ist ein partnerschaftliches Projekt der beiden Kantone, der beiden Standortgemeinden sowie der BLT und der SBB. Bezüglich des Kostenteilers haben in der Planungsphase intensive Verhandlungen stattgefunden. An der Sitzung vom 31. Mai 2007 wurde eine Einigung erzielt, die sich im vorliegenden Kostenteiler (siehe Anhang 1) niederschlägt.

Für die Anlagen im Eigentum der SBB (Gleis- und Perronanlagen) wurde ein entsprechender Modulvertrag im Juni/Juli 2007 unterzeichnet (Partner: SBB, Kt. BL/SO).

Für die vertragliche Absicherung des Kostenteilers und die Regelung der finanziellen Abwicklung (Zahlungen, Abrechnungen etc.) liegt der Entwurf einer Vereinbarung vor. Diese ist in Vernehmlassung; die Unterzeichnung durch alle beteiligten Partner ist bis Mitte 2008 vorgesehen.

Parallel dazu werden durch die verschiedenen Partner die Kreditgenehmigung erwirkt:

- Kanton Solothurn: Genehmigung durch den Kantonsrat voraussichtlich im 2.Quartal 2008
- Die Gemeinden Arlesheim und Dornach haben die entsprechenden Beträge in den Budgets eingestellt.

Der vereinbarte Kostenteiler stützt sich auf folgende Grundlage ab (Kostenteiler im Detail siehe Anhang 1):

- Die Erneuerung und der Ausbau der BLT-Linie 10 wird als Investitionsbeitrag des Kantons Basel-Landschaft finanziert.
- Die Kosten des Busterminals werden proportional gemäss Benutzung zu je 50% auf die beiden Kantone aufgeteilt.
- Die Kosten der übrigen Strassen- und Bahnanlagen werden nach dem Verursacherprinzip (z.B. Strassenbau infolge Gleise BLT) oder gemäss Benutzung (z.B. SBB-Unterführung) aufgeteilt; teilweise auch nach territorialen Flächeneinheiten.

Die Kostenbeteiligung des Kantons Basel-Landschaft stützt sich generell auf das ÖV-Gesetz, § 6 ab.

7.3 Bundesbeiträge

Bundesbeiträge sind wie folgt zu erwarten:

Bundesbeiträge gemäss IFG (Infrastrukturfondsgesetz):

Am 2. Dezember 2005 hat der Bundesrat die Botschaft zum Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz (Infrastrukturfondsgesetz) an die eidgenössischen Räte überwiesen. Die Botschaft umfasst zwei Erlasse:

- Das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr und das Nationalstrassennetz (Infrastrukturgesetz, IFG).
- Den Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds.

Der Bundesrat bezeichnet den Infrastrukturfonds als notwendige Voraussetzung für die Lösung der aktuellen Probleme im Verkehr, welche vor allem die Städte, die Agglomerationen und das Nationalstrassennetz betreffen.

Im Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds wird die Äufnung des Fonds festgelegt. In Art. 7 "Agglomerationsverkehr" Abs. 1 wird festgehalten: Die Bundesversammlung bezeichnet die Projekte des Agglomerationsverkehrs, die dringend und baureif sind, und gibt auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes die Mittel dafür frei. Der Anspruch auf die Mittel erlischt, wenn mit der Ausführung des Bauvorhabens nicht bis Ende 2008 begonnen wird.

Im vorgelegten Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds wird in Art. 1 festgehalten, dass von den CHF 20 Ma. des Fonds CHF 2.31 Mia. für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen freigegeben werden sollen. In Art. 3 sind landesweit 18 Objekte aufgeführt, darunter der Bahnhof "Dornach-Arlesheim / Doppelspurausbau Stollenrain" mit CHF 11.0 Mio. (exkl. MWSt.).

Der Ständerat hat als erstbehandelnder Rat das Gesetz und den Bundesbeschluss einstimmig genehmigt. Er hat im Gesetzesentwurf den Art. 6 so abgeändert, dass bis Ende 2008 mit der Ausführung (statt mit dem Bau) begonnen werden muss. Er wollte damit betonen, dass das Projekt tatsächlich im Bau, d.h. in Ausführung sein muss, und nicht nur ein Spatenstich oder eine andere formelle Veranstaltung stattfinden darf. Der Nationalrat als Zweitrat hat das Geschäft in der Herbstsession 2006 genehmigt.

Die Ausrichtung der Beiträge richtet sich nach dem Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG), bzw. den dort enthaltenen Änderungen aufgrund der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA). Dort wird in Art. 17d bezüglich Beiträgen an Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen festgelegt, dass die Beiträge sich nach der Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme richten und höchstens 50% der anrechenbaren Kosten betragen.

Bundesbeiträge gemäss EBG (Eisenbahngesetz):

Nach Artikel 56 des Eisenbahngesetzes des Bundes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) kann der Bund an Transportunternehmungen Beiträge an die Erstellung oder Ergänzung von Verkehrsanlagen leisten. Deshalb wurde zusätzlich ein Bundesbeitrag von ca. 1.60 Mio. (exkl. MWSt.)

an die Erneuerung der Verkehrsanlagen der BLT beantragt; die definitive Zusage ist noch ausstehend.

7.4 Bruttobeitrag Kanton Basel-Landschaft

Der Bruttobeitrag für den Kanton Basel-Landschaft beträgt gesamthaft CHF 20.455 Mio. (CHF 18.955 Mio. Erstellungskosten sowie CHF 1.5 Mio. Landerwerb). Darin enthalten sind auch die voraussichtlichen Bruttoaufwendungen der Gemeinde Arlesheim in der Höhe von CHF 1.756 Mio., welche die Gemeinde selbst übernimmt. An die anfallenden Kosten des Kantons Basel-Landschaft (Kanton, BLT, Gemeinde Arlesheim) kann aus dem Infrastrukturfonds anteilmässig ein Bundesbeitrag von insgesamt CHF 7.315 Mio. (exkl. MWSt.) erwartet werden. Zusätzlich kann ca. CHF 1.60 Mio. (exkl. MWSt.) gemäss EBG Art. 56 erwartet werden. Da die entsprechenden Beschlüsse und Zusicherungen noch ausstehend sind, ist der gesamte Bruttobeitrag zu bewilligen.

7.5 Finanzielle Auswirkungen

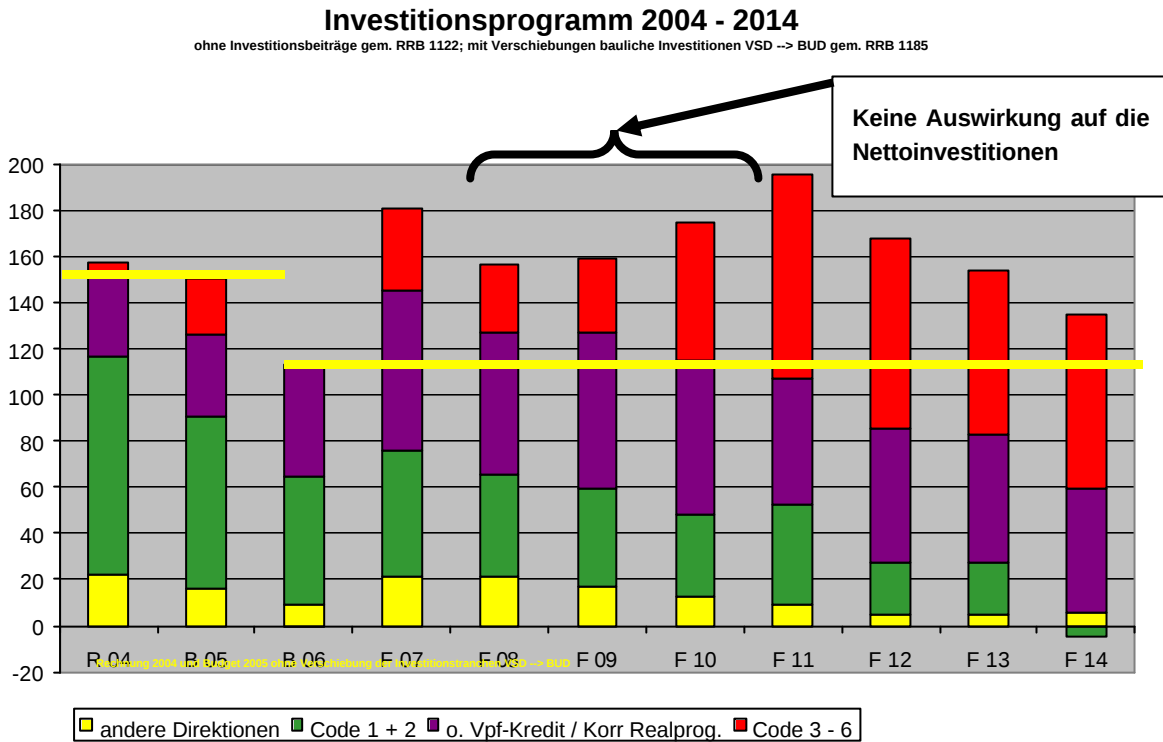
Die Regelung von Eigentum und Unterhalt der Anlage erfolgt durch das modulare Vertragswerk mit den fünf an der Regio-S-Bahn beteiligten Kantone. Das Modul Dornach-Arlesheim wurde durch die Kantone Basel-Landschaft und Solothurn sowie durch die SBB AG im Sommer 2007 unterzeichnet. Es regelt unter anderem die Investitionskosten sowie die Investitionsfolgekosten für den baulichen und betrieblichen Unterhalt. Die Jahresquote für die anfallenden Investitionsfolgekosten auf Basis 25 Jahre beträgt für den Kanton Basel-Landschaft CHF 17'000.-, inkl. Verwaltungsgemeinkosten.

Die Anlagen gehen in Eigentum und Unterhalt der Verkehrsunternehmungen bzw. Gemeinden über. Da die Aufwendungen als Investitionsbeiträge gemäss § 6 des ÖV-Gesetzes anfallen, werden sie in der laufenden Rechnung des Tiefbauamts erfasst, welches auch für die Realisierung besorgt ist.

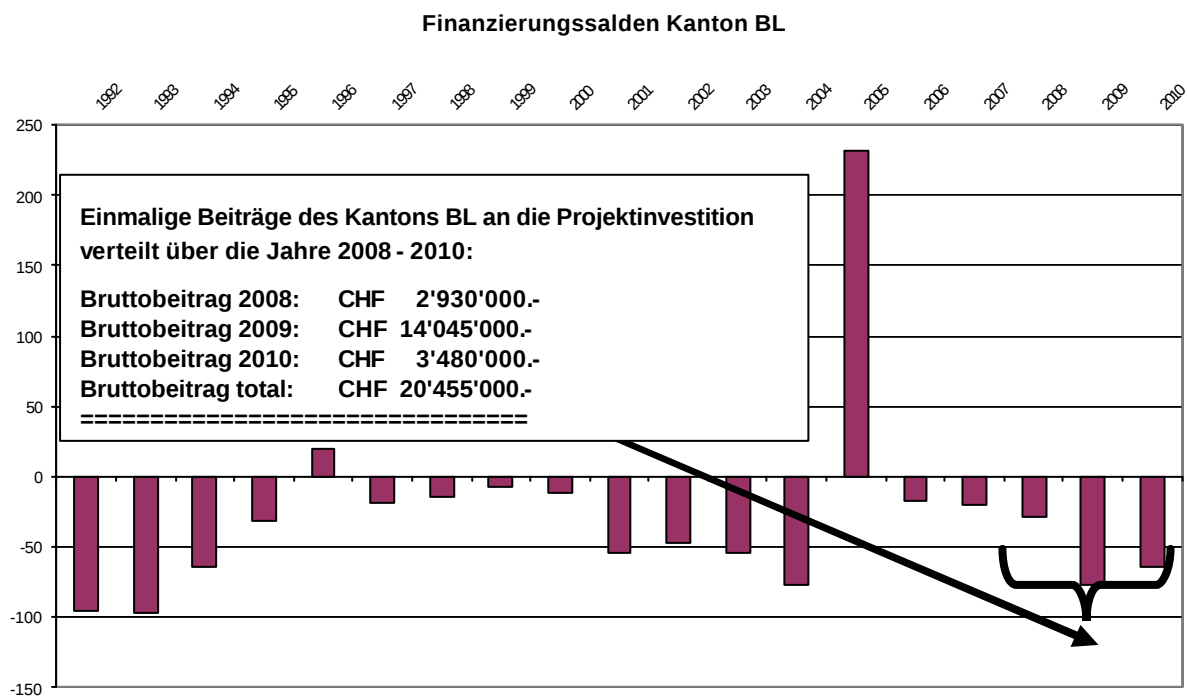
Das Vorhaben ist im Finanzplan 2007 - 2011 mit jährlichen Ausgaben in der Höhe von CHF 4.0 Mio. bereits enthalten.

FINANZIERUNGSZAHLEN ZUM PROJEKT NACH FHG § 35 ⁴

Auswirkungen auf das Investitionsprogramm des Kantons Basel-Landschaft



Auswirkungen auf den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft



8 Nachhaltigkeit

Gemäss Regierungsratsbeschluss Nr. 1044 vom 21. Juni 2005 haben Landratsvorlagen und Regierungsratsbeschlüsse mit entsprechender Relevanz einen Abschnitt zur Nachhaltigkeit zu enthalten. Für das vorliegende Projekt wurde die Nachhaltigkeitsbeurteilung anhand des Nachhaltigkeitskompasses des AUE vorgenommen. Die Beurteilung kommt zum Schluss, dass das Projekt bezüglich wesentlicher Punkte nachhaltig ist. Dem stehen vor allem die Investitionskosten (öffentlicher Haushalt) als negativer Punkt gegenüber. Das Resultat ist in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Nachhaltigkeitskompass								
Auswertungsblatt für das Projekt:								
Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Arlesheim-Dornach sowie Doppelspurausbau Stollenrain								
Allgemeine Projektmerkmale:								
1) Projektphase:			Bauprojekt					
2) Berücksichtigte Zeitperiode der Projektauswirkungen:			Bauausführung und Lebensdauer des Bauwerkes					
3) Direkte Projektkosten (kumulierte Aufwände des Kantons in CHF während der Projektphase):			30'700'000.-- Fr.					
			nicht nachhaltig		nachhaltig			
Nachhaltigkeitsdimension	Mittelwert	Zielbereich	Mittelwert	-2	-1	0	1	2
UMWELT	0.12	Wasserhaushalt	0.0					
		Wasserqualität	0.0					
		Bodenverbrauch	0.0					
		Bodenqualität	0.0					
		Rohstoffverbrauch: Stoffumsatz	-0.5					
		Rohstoffverbrauch: Wertstoffwiederverwertung	1.0					
		Stoffqualität	0.0					
		Biodiversität	0.0					
		Naturraum	0.5					
		Luftqualität	0.0					
		Klima	0.0					
		Energieverbrauch	0.7					
		Energiequalität	0.0					
		Umweltbildung	0.0					
WIRTSCHAFT	0.33	Einkommen	0.3					
		Lebenskosten	0.0					
		Arbeitsplätze	0.3					
		Investitionen: Neuinvestitionen	1.0					
		Investitionen: Werterhaltung	2.0					
		Wirtschaftsförderung	0.3					
		Kostenwahrheit	0.0					
		Ressourceneffizienz	1.0					
		Wirtschaftsstruktur	0.0					
		Steuerbelastung	0.0					
		Öffentlicher Haushalt	-0.5					
		Know-how	0.0					
		Innovationen	0.0					
		Landschaftsqualität	0.0					
GESELLSCHAFT	0.10	Wohn- und Arbeitsplatzqualität	0.5					
		Siedlungsqualität	0.5					
		Konsum: Einkaufsangebot	0.0					
		Konsum: Konsumverhalten	0.0					
		Mobilität	0.5					
		Gesundheit	0.1					
		Sicherheit	0.3					
		Partizipation	0.0					
		Integration	0.0					
		Gemeinschaft	0.0					
		Einkommens- und Vermögensverteilung	0.0					
		Chancengleichheit	0.0					
		Überregionale Zusammenarbeit: Nord-Nord	0.0					
		Überregionale Zusammenarbeit: Nord-Süd	0.0					
		Freizeit	0.0					
		Kultur	0.0					
		Bildung	0.0					
		Soziale Unterstützung	0.0					

9 Bauversicherung

Mit Regierungsratsbeschluss Nr. 1846 vom 5. Dezember 2006, wurde das Versicherungskonzept vom 28. November 2006 in Kraft gesetzt. Da die Bausumme des vorliegenden Bauprojekts CHF 2 Mio. klar übersteigt, muss der Abschluss von Bauversicherungen geprüft werden, denn das vorliegende Bauvorhaben ist nicht mehr automatisch im Bauversicherungsrahmenvertrag des Kantons Basel-Landschaft versichert. Es wird somit der separate Abschluss der Bauherrenhaftpflichtversicherung und der Bauwesenversicherung für das vorliegende Bauprojekt aufgrund der Erfahrungen der letzten Jahre (Chienbergtunnel, ARA Birs usw.) empfohlen.

Es wird empfohlen, eine Bauherrenhaftpflichtversicherung mit einer Garantiesumme von CHF 10 Mio. bei Personen- und Sachschäden Dritter mit einem Selbstbehalt von CHF 10'000.- bei Sachschäden abzuschliessen.

Im Weiteren wird empfohlen, eine Bauwesenversicherung für die Abdeckung der Eigenschäden bei Bauunfällen mit einem Selbstbehalt von CHF 10'000.- abzuschliessen.

Die Richtprämie für die kombinierte Bauherrenhaftpflicht- und Bauwesenversicherung beträgt als Einmalprämie für die ganze Bauzeit ca. CHF 45'000.-. Die Richtprämie für die zwingend abzuschliessende Bauherrenhaftpflicht-Versicherung alleine beträgt ca. CHF 23'000.-.

Mit dem Abschluss des definitiven Bauprojekts werden die Bauversicherungen ausgeschrieben. Nach der Auswertung der eingegangenen Offerten wird der Projektleitung der Konkurrenzvergleich zum Entscheid vorgelegt. Die Risiken der SBB-Teilprojekte werden mit der SBB eigenen Bauversicherung abgedeckt.

10 Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Zum ausgehandelten Kostenteiler und zum Vorschlag der Kostenaufteilung für die neue Personenunterführung durch die BUD vom 24. April 2006 sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

- Die SBB AG haben mit Schreiben der Division Infrastruktur vom 6. Juni 2006 ihr Einverständnis zum Kostenteiler für alle sie betreffenden Teilprojekte mitgeteilt. Gleichzeitig haben sie sich zur Übernahme der Bauherrschaft für die Teilprojekte entlang der Bahn aufgrund der Aspekte Sicherheit sowie Bauen unter Betrieb bereit erklärt.
- Der Kanton Solothurn hat durch das Amt für Verkehr und Tiefbau mit Schreiben vom 29. Mai 2006 festgestellt, dass eine Kostenbeteiligung durch den Kanton in der vorgeschlagenen Gröszenordnung gegeben ist und dass der ausgehandelte Kostenteiler als annehmbar beurteilt wird. Dies auch mit Blick auf eine baldige Realisierung und Aufwertung des wichtigen ÖV-Knotens Dornach-Arlesheim.
- Der Gemeinderat Arlesheim beanstandet in seinem Schreiben vom 5. Mai 2006 den von der BUD und den SBB AG unterbreiteten Vorschlag für die neue Unterführung und stellt die vorher nicht diskutierte Kostenbeteiligung der Gemeinden in Frage.
- Der Gemeinderat Dornach beanstandet mit Schreiben vom 31. Mai 2006 ebenfalls die Kostenbeteiligung der beiden Gemeinden an der Unterführung. Im Übrigen weist er auf weitere Punkte bezüglich Solothurn-interner Kostenaufteilung hin.

- Zum Projekt der neuen Personenunterführung hält die Abteilung Raumplanung, Bau und Umwelt der Gemeindeverwaltung Arlesheim in einem Brief vom 26. April 2006 fest, dass diese nicht auf dem Areal der Austrasse realisiert werden kann. Sofern eine Realisierung nicht auf SBB-Areal möglich ist, soll eine Gleisverschiebung vorgesehen werden.

Eine Gleisverschiebung ist vorgesehen, die Austrasse wird nicht tangiert.

Zur externen Vernehmlassung des Entwurfs der Landratsvorlage sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

- Der Kanton Solothurn hat durch das Amt für Verkehr und Tiefbau mit Schreiben vom 9. Mai 2007 seine grundsätzliche Zustimmung bekundet. Der Regierungsrat des Kantons Solothurn hat deshalb auch mit Beschluss Nr. 2007/389 vom 12. März 2007 dem Quartier- und Gestaltungsplan "Bahnhofgebiet Dornach-Arlesheim" zugestimmt.
- Der Gemeinderat Dornach begrüsst im Schreiben vom 9. Mai 2007 die Landratsvorlage, kann jedoch zum Kostenteiler noch keine verbindlichen Aussagen machen. Er betont zudem die Wichtigkeit einer Überdachung des Busterminals.
- Der Gemeinderat Arlesheim stimmt der Landratsvorlage im Schreiben vom 23. Mai 2007 im Grundsatz zu, sieht im Kostenteiler jedoch noch Differenzen und kann deswegen dazu noch keine verbindlichen Aussagen machen.

Am 31. Mai 2007 wurde an einer gemeinsamen Sitzung der jetzt vorliegende Kostenteiler, (siehe Anhang 1) entwickelt, der bei allen Projektpartnern Zustimmung fand. Anwesend waren Vertreter des TBA (Vorsitz), des ARP, des AVT SO, der Gemeinden Arlesheim und Dornach sowie der Transportunternehmen SBB AG und BLT Baselland Transport AG.

11 Antrag

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

Liestal, 8. Januar 2008

Im Namen des Regierungsrates

die Präsidentin: Pegoraro

der Landschreiber: Mundschin

Beilage:

- Entwurf Landratsbeschluss betreffend Bewilligung eines Verpflichtungskredits für den Ausbau der Verkehrsdehlscheibe Dornach-Arlesheim sowie des Doppelspurausbaus Stollenrain

12 Anhang

- Tabelle Kostenteiler
- Übersichtsplan Bahnhofgebiet Dornach-Arlesheim
- Übersichtsplan Abschnitt Stollenrain

Landratsbeschluss

betreffend Bewilligung eines Verpflichtungskredits für den Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Arlesheim/Dornach sowie des Doppelspurausbaus Stollenrain

Vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Realisierung des Ausbaus der Verkehrsdrehscheibe Arlesheim/Dornach sowie des Stollenrains wird zugestimmt und ein Verpflichtungskredit von brutto CHF 20'455'000.- (inkl. MWSt.; Genauigkeit +/-15%) zu Lasten des Kontos 2317.364.00-013 wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis April 2007 werden bewilligt.
2. Von der Beteiligung der SBB AG, des Kantons Solothurn und der Gemeinden Arlesheim und Dornach am Um- und Neubau wird Kenntnis genommen.
3. Vom in Aussicht stehenden Bundesbeitrag aus dem Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr wird Kenntnis genommen.
4. Der Regierungsrat wird ermächtigt, für die Bahnbauten der BLT mit dem Bund, den beteiligten Kantonen und der BLT Baselland Transport AG eine Finanzierungsvereinbarung abzuschliessen.
5. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber: