

***Ausbau der Verkehrsdrehscheibe
Dornach – Arlesheim:
Bewilligung eines Verpflichtungskredites***

Botschaft und Entwurf des Regierungsrates
an den Kantonsrat von Solothurn
vom 18. Dezember 2007, RRB Nr. 2007/2228

Zuständiges Departement

Bau- und Justizdepartement

Vorberatende Kommissionen

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission
Finanzkommission

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	3
1. Ausgangslage	5
1.1 Die gewählte Lösung	5
1.2 Die Teilprojekte im Einzelnen:	5
1.2.1 Bahnhofplatz.....	5
1.2.2 Doppelspurausbau Stollenrain	6
1.2.3 Neue Personenunterführung	6
1.3 Mitwirkungsverfahren, Alternativen.....	6
2. Verhältnis zur übergeordneten Planung	6
3. Termine	6
4. Auswirkungen	6
4.1 Wirkungen und Wirtschaftlichkeit	6
5. Kosten und Finanzierung	7
5.1 Kosten.....	7
5.2 Projektfinanzierung	7
5.2.1 Entnahmen aus dem Strassenbaufonds	9
5.2.2 Investitionsbeitrag aus allgemeinen Mitteln.....	10
5.2.3 Finanzielle Folgen für die Gemeinde Dornach	10
6. Rechtliches	10
7. Antrag	10
8. Beschlussesentwurf	12

Anhang

- Anhang 1: Übersichtsplan
- Anhang 2: Kostenteiler Baukosten Verkehrsbereiche
- Anhang 3: Finanzierung Ausbau Verkehrsdrehscheibe Dornach

Kurzfassung

Mit der Umgestaltung des Bahnhofgebiets Dornach – Arlesheim soll eine Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs mit kurzen Umsteigewegen und attraktiver Gestaltung realisiert werden.

Die Hauptelemente des Vorhabens bilden:

- die Umgestaltung des Bahnhofplatzes mit einer neuen Tramendhaltestelle und einem kompakten Busterminal
- eine neue zentrale Personenunterführung zum gegenüberliegenden SBB-Perron
- der Ausbau des BLT-Trassees bis zur Haltestelle Stollenrain auf Doppelspur.

Die Bauherrschaft wird gemeinsam von den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn, den Gemeinden Dornach und Arlesheim sowie der SBB und der BLT wahrgenommen. Gegenüber den Planern und Bauunternehmern wird die Bauherrschaft durch den Kanton Basel-Landschaft vertreten.

Die auf Solothurner Boden liegende Kantonsstrasse im Gebiet des Bahnhofs Dornach soll nach ihrer Sanierung und Umgestaltung der Gemeinde Dornach zu Eigentum übergeben werden.

Die Gesamtkosten des Projektes betragen Fr. 30'730'000.00 (Preisbasis April 2007, inkl. MwSt.). An diesen Kosten beteiligt sich der Bund mit einem Beitrag aus dem Infrastrukturfonds für Agglomerationsprojekte in der Höhe von Fr. 11'000'000.00 (exkl. MwSt.).

Aufgrund des Kostenverteilers (Anhang 2 und 3) fallen dem Kanton Solothurn Bruttokosten in der Höhe von Fr. 4'274'000.00 an. An den Strassenbaukosten beteiligt sich die Gemeinde Dornach, aufgrund des ordentlichen Beitragssatzes der Gemeinde für den Kantonsstrassenbau, mit ca. Fr. 428'000.00.

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterbreiten Ihnen nachfolgend Botschaft und Entwurf über die Bewilligung eines Verpflichtungskredites für den Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Dornach – Arlesheim.

1. Ausgangslage

Der Bahnhof Dornach – Arlesheim ist mit der Verknüpfung von S-Bahn, Tram und vier Buslinien einer der wichtigsten Umsteigeknoten im öffentlichen Verkehrsnetz der Kantone Solothurn und Basel-Landschaft. Im Kantonalen Richtplan ist er als Bahnhof und Umsteigestation von kantonaler Bedeutung festgesetzt.

Zum heutigen Zeitpunkt wird die Ausgestaltung des Areals der tatsächlichen Bedeutung des Bahnhofs nicht gerecht und entspricht nicht den Bedürfnissen der Benutzerinnen und Benutzer. Die Haltestellen der verschiedenen Verkehrsmittel sind über das ganze Bahnhofsgelände verstreut, die Umsteigewege sind entsprechend lang und unattraktiv. Die Fusswege sind unklar und das Auffinden der Haltestellen ist für Ortsunkundige schwierig. 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 Bahnhofgeländes durchgeführt. Die daraus hervorgegangenen im Jahre 1995 von beiden Kantonen genehmigten Quartier- bzw. Gestaltungspläne konnten jedoch nicht umgesetzt werden, da diese keine etappenweise Realisierung zugelassen hätten. Im Rahmen der Planung des Trasseausbaus der BLT zeigte sich, dass die Realisierung nur im Zusammenhang mit umfangreichen Hochbauten machbar ist. Aus diesen Gründen wurde auf Initiative der BLT, eines Investors und der Gemeinden Arlesheim und Dornach der Impuls zu einer erneuten Aufnahme der Planung gegeben.

1.1 Die gewählte Lösung

Wir genehmigten am 12. März 2007 mit RRB Nr. 2007/389 den Quartier- und Gestaltungsplan des Bahnhofgeländes Dornach – Arlesheim. Dieser wurde in enger Zusammenarbeit mit den Behörden des Kantons Basel-Landschaft und der Gemeinde Arlesheim erarbeitet und bildet die planerische Grundlage für die bauliche Umgestaltung des Bahnhofgeländes. Mit diesem Gestaltungsplan abgestimmt sind die eisenbahnrechtlichen Pläne für die Realisierung der Personenunterführung und den Doppelspurausbau der BLT Linie 10 bis Haltestelle Stollenrain.

1.2 Die Teilprojekte im Einzelnen:

1.2.1 Bahnhofplatz

Das Teilprojekt Bahnhofplatz umfasst die Verlegung der Tramschleife in den Bereich des abzubrechenden Güterschuppens und den Bau eines neuen Busterminals mit sechs Haltekanten. Der Einsteigebereich des Trams kommt mit der Verlegung der Tramschleife unter das neue, gemeinsam mit der SBB zu realisierende, Perrondach zu liegen. Der heute nur mit einem Blinklicht gesicherte Niveauübergang entfällt. Die vorgesehene Überdachung der Bushaltestellen ermöglicht ein wettergeschütztes Umsteigen zwischen Bahn, Tram und Bus.

1.2.2 Doppelspurausbau Stollenrain

Die BLT beabsichtigen auf der Linie 10 das heutige Fahrplan-Intervall von 10 Minuten auf die im Basler Tramnetz üblichen 7 1/2 Minuten zu verdichten. Einerseits ist dies in Spitzenzeiten aus Kapazitätsgründen notwendig, um die steigenden Fahrgastzahlen bewältigen zu können. Andererseits können damit auch einheitliche Anschlüsse auf die übrigen Tram- und Buslinien angeboten werden. Der lange einspurige Abschnitt zwischen Arlesheim Dorf zur Haltestelle Stollenrain muss deshalb verkürzt werden. Dies erfolgt mit einem Doppelspurausbau bis zur Haltestelle Stollenrain.

1.2.3 Neue Personenunterführung

Die unglückliche Lage der heutigen Personenunterführung am äussersten südlichen Ende der Perronanlagen führt zu Umsteigewegen von bis zu 300 Metern von dem von Basel her ankommenden Zug bis zu den Bussen. Dies muss für eine Verkehrsdrehscheibe als unattraktiv bezeichnet werden. Deshalb soll eine Unterführung mit Treppen und Rampen unmittelbar im Bereich des neuen Busterminals gebaut werden.

1.3 Mitwirkungsverfahren, Alternativen

Das Mitwirkungsverfahren wurde im Rahmen der Erarbeitung des Quartier- und Gestaltungsplans des Bahnhofgebiets Dornach – Arlesheim durchgeführt. Im selben Verfahren wurden auch verschiedene Alternativlösungen geprüft. Die Bewertung der verschiedenen Varianten mündete im genehmigten Gestaltungsplan. Spielräume bei der Verkehrsdrehscheibe Dornach – Arlesheim sind bei der Gestaltung der Überdeckung der Busstation vorhanden. Anstelle einer SBB-Standard-Perronüberdeckung soll aus gestalterischen Gründen – in Anlehnung an die Juralandschaft – ein Dach in Wellenform gebaut werden. An den gegenüber einer Standardlösung um 0,8 Mio. Franken höheren Kosten beteiligen sich der Kanton Solothurn und die Gemeinde Dornach nicht. Die Finanzierung dieser teureren Lösung wird dem Landrat des Kantons Basel-Landschaft als Variante unterbreitet.

2. Verhältnis zur übergeordneten Planung

Mit dem vorliegenden Vorhaben werden die Vorgaben im Legislaturplan (Nr. 3.1 Verkehrserschliessung optimieren) konkretisiert. Die finanziellen Mittel sind im Voranschlag für das Jahr 2008 sowie im Integrierten Aufgaben und Finanzplan (IAFP vom 29. Oktober 2007, RRB Nr. 2007/1831) enthalten.

3. Termine

Die Subventionierung des Vorhabens mit Geldern aus dem Infrastrukturfonds des Bundes für Agglomerationsprojekte bedingt die Inangriffnahme der Bauarbeiten vor Ende 2008.

4. Auswirkungen

4.1 Wirkungen und Wirtschaftlichkeit

Mit der Realisierung der Verkehrsdrehscheibe Dornach – Arlesheim wird der öffentliche Verkehr attraktiver gestaltet, indem Umsteigebeziehungen von Bus zu Tram bzw. Bahn optimiert werden. Da die Bauherrschaft für dieses Vorhaben vom Kanton Basel-Landschaft wahrgenommen wird, belastet die Umsetzung des Projektes die personellen Ressourcen des Amtes für Verkehr und Tiefbau bloss in geringem Masse.

Das dem Antrag auf Bewilligung eines Verpflichtungskredits zugrundeliegende Vorhaben entspringt Wirtschaftlichkeitsüberlegungen im vorgelagerten Quartier- und Gestaltungsplanverfahren, welches mit der Plangenehmigung des Regierungsrates am 12. März 2007 (RRB Nr. 2007/389) abgeschlossen wurde.

5. Kosten und Finanzierung

5.1 Kosten

Die gesamten Investitionskosten belaufen sich gemäss Kostenberechnung zum Bauprojekt (+/- 10 %) vom Juni 2007 auf 30,73 Mio. Franken (inkl. MwSt.). Sie setzen sich wie folgt zusammen (Details siehe Anhang 2):

Baukosten:

- Bahnhofplatz		Fr.	9'407'000.--
- BLT Doppelspurausbau Stollenrain		Fr.	5'380'000.--
- Neue Personenunterführung		Fr.	<u>6'608'000.--</u>
Zwischentotal		Fr.	21'395'000.--
Diverses und Unvorhergesehenes	10 %	Fr.	<u>2'140'000.--</u>
Total Baukosten		Fr.	23'535'000.--
Projekt und Bauleitung	15 %	Fr.	<u>3'530'000.--</u>
Total exkl. MwSt.		Fr.	27'065'000.--
Mehrwertsteuer	7.6 %	Fr.	<u>2'060'000.--</u>
Total Erstellungskosten inkl. MwSt.		Fr.	29'130'000.--
Landerwerb		Fr.	<u>1'600'000.--</u>
Total Investitionskosten		Fr.	30'730'000.--
Mehrkosten Variante „Welle“ (inkl. Honorar und MwSt.)		Fr.	800'000.--

Die Kostengenauigkeit leitet sich von der Planungstiefe und den am 7. Juni 2007 aktuellen Bau- preisen ab. Aufgrund der ausserordentlichen Entwicklung der Preise im Bereich des öffentlichen Tiefbaus in den letzten Monaten können teuerungsbefangt erhebliche Mehrkosten anfallen. Es ist nicht sicher, ob die gängigen Verfahren zur Berechnung der Teuerung genügen, um die ausserordentliche Bauteuerung in der Region Nordwestschweiz zu berücksichtigen.

5.2 Projektfinanzierung

Die Bauherrschaft zur Realisierung der Verkehrsdrehscheibe wird von den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn, den Standortgemeinden sowie der BLT und den SBB gemeinsam gebildet. Stellvertretend für die Bauherrngemeinschaft nimmt der Kanton Basel-Landschaft die Bauherrenvertretung gegenüber Planern und Unternehmern wahr. Er ist verantwortlich für die submissionsrechtliche Ausschreibung der Arbeiten, den Abschluss der Ingenieur- und Werkverträge sowie deren Überwachung und Abrechnung. Er bezahlt die Rechnungen der Planer, Unternehmer und Lieferanten und verrechnet die Kosten anteilmässig den beteiligten Partnern weiter. Gleichzeitig ist er für die Geltendmachung der Beiträge gegenüber Dritten zuständig und leitet diese an die beteiligten Partner weiter. Er erstellt die Gesamtabrechnung über den Verpflichtungskredit.

Der Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Dornach – Arlesheim ist in der Liste der dringenden und baureifen Projekte des Agglomerationsverkehrs des Bundes unter dem Titel „Bahnhof Dornach Arlesheim / Doppelspurausbau Stollenrain“ enthalten (Art. 3 Bst. I. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 6. Oktober 2006). Der Bundesbeitrag beträgt 11,0 Mio. Franken (Preisstand 2005, exkl. MwSt.).

Zusätzlich zu diesem Beitrag aus dem Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds beteiligt sich der Bund gestützt auf Art. 56 ff. des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) mit 1,95 Mio. Franken an den Investitionskosten der BLT (insbesondere Sanierung bestehendes Geleis Stollenrain).

Die Kostenbeteiligung des Kantons Solothurn und der Gemeinde Dornach basiert auf der Vereinbarung des Kostenteilers zwischen den Kantonen Solothurn und Basel-Landschaft, den beiden Standortgemeinden sowie der BLT und den SBB vom Juni 2007 (allgemeiner Kostenteiler, Anhang 2). Die detaillierte Belastung der einzelnen Kostenträger geht aus Anhang 3 (Finanzierung Ausbau Verkehrsdrehscheibe Dornach – Arlesheim) hervor, welche auch die innerkantonalen Finanzierungsregeln sowie die unterschiedlichen Finanzierungsquellen des Bundes berücksichtigt.

Die beteiligten Kostenträger werden wie folgt belastet (alle Werte inkl. MwSt.):

Kostenträger	Mio. Fr.
Kanton Solothurn Entnahme Strassenbaufonds (SBF)	1,808
Kanton Solothurn allg. Mittel (AM, ÖV)	0,107
Gemeinde Dornach total	1,328
Solothurner Gemeinden nach ÖVG	0,088
Kanton Basel-Landschaft	7,359
Gemeinde Arlesheim	0,919
BLT	3,092
SBB	2,237
Bund Infrastrukturfonds (IFG)	11,836
Bund Eisenbahngesetz (EBG)	1,95
Rundung	0,006
Total:	30,730

5.2.1 Entnahmen aus dem Strassenbaufonds

Der Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Dornach – Arlesheim umfasst neben der Sanierung der Strassenflächen rund um den Bahnhof den Bau diverser Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs.

Während die Finanzierung der Strassensanierung auf §§ 22 bis 24 des Strassengesetzes vom 24. September 2000 (SBG, BGS 725.11) und § 3 der Verordnung über die Festsetzung der Beiträge der Einwohnergemeinden an den Bau von Kantonsstrassen vom 13. August 2002 (Kantonsstrassenbeitragsverordnung, BGS, 725.112) basiert, bildet § 9 Abs. 5 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992 (ÖVG, BGS 732.1) die Grundlage für die Entnahme von Mitteln aus dem Strassenbaufonds zur Finanzierung von Anlagen zur verkehrsmässigen Erschliessung übergeordneter Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs (z.B. Busterminal). An diesen auf dem ÖVG basierenden Beiträgen beteiligen sich die Gemeinden nicht.

Die Entnahme aus dem Strassenbaufonds für den Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Dornach beträgt insgesamt 1,808 Mio. Franken (inkl. MwSt.).

5.2.2 Investitionsbeitrag aus allgemeinen Mitteln

Die dem Kanton Solothurn aus der eisenbahnrechtlichen Finanzierung des Vorhabens verbleibenden Kosten in der Höhe von Fr. 107'000.-- sind im Investitionsprogramm des öffentlichen Verkehrs enthalten und werden dem Kantonsrat in der entsprechenden Vorlage zur Bewilligung beantragt.

5.2.3 Finanzielle Folgen für die Gemeinde Dornach

Die finanzielle Belastung der Gemeinde Dornach setzt sich zusammen aus den Restkosten, welche der Gemeinde in ihrer Funktion als Bauherrin für einzelne Projektbestandteile (Beleuchtung, Gestalterische Elemente, Werkleitungen etc.) nach Abzug des Bundesbeitrages verbleiben sowie dem auf dem Strassengesetz basierenden Gemeindeanteil an der Sanierung der Strassenflächen.

Die Belastung für die Gemeinde Dornach beträgt insgesamt 1,328 Mio. Franken (inkl. MwSt.).

An den Restkosten zu Lasten der Solothurner Gemeinden in der Höhe von Fr. 88'000.--, welche sich aus der eisenbahnrechtlichen Finanzierung der BLT-Investitionen ergeben, partizipiert die Gemeinde Dornach marginal im Rahmen der Bestimmungen der Verordnung zur Festsetzung der Leistungen der Einwohnergemeinden an den öffentlichen Verkehr vom 2. Mai 1994 (Kostenverteil-Verordnung, BGS 732.21)

6. Rechtliches

Der beantragte Kreditbeschluss basiert auf § 56 Abs. 1 lit. a) des Gesetzes über die wirkungsorientierte Verwaltungsführung vom 3. September 2003 (WoV-G, BGS 115.1) und wird brutto beschlossen. Die für das Vorhaben notwendigen Mittel werden dem Strassenbaufonds entnommen. Es handelt sich demnach finanzrechtlich nicht um eine Ausgabe, welche dem Referendum unterliegt. Entsprechend untersteht der Beschluss auch nicht dem Gesetz über die Erschwerung von Ausgabenbeschlüssen vom 4. Dezember 1994 (BGS 121.24).

7. Antrag

Wir bitten Sie, auf die Vorlage einzutreten und dem nachfolgenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

Im Namen des Regierungsrates

Peter Gomm
Landammann

Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

8. Beschlusse Entwurf

Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Dornach – Arlesheim: Bewilligung eines Verpflichtungskredites

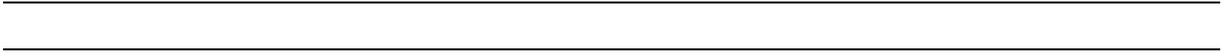
Der Kantonsrat von Solothurn, gestützt auf § 8 Abs. 1 des Strassengesetz vom 24. September 2000 (BGS 725.11) sowie § 9 Abs. 5 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 27. September 1992 (ÖVG, BGS 732.1), nach Kenntnisnahme von Botschaft und Entwurf des Regierungsrates vom 18. Dezember 2007 (RRB Nr. 2007/2228), beschliesst:

1. Der Realisierung des Ausbaus der Verkehrsdrehscheibe Dornach – Arlesheim wird zugestimmt und der Verpflichtungskredit von gesamthaft brutto Fr. 4'274'000.-- (für Anlagen gemäss Gesetz über den öffentlichen Verkehr von brutto Fr. 2'506'000.-- und für den Kantonsstrassenbau von brutto Fr. 1'768'000.--) zu Lasten des Kontos 501000/2TK.00466 (A60059) bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Juni 2007 werden bewilligt.
2. An den Bruttokosten des Kantons beteiligt sich der Bund mit Fr. 2'038'000.--. An den auf dem Strassengesetz basierenden Restkosten von Fr. 925'000.-- beteiligt sich die Gemeinde Dornach mit dem ordentlichen Beitragssatz von 46.23% resp. mit ca. Fr. 428'000.--.
3. Die Nettokosten des Kantons in der Höhe von 1,808 Mio. Franken werden dem Strassenbaufonds entnommen.
4. Von den Beteiligungen der SBB (Fr. 4'275'000.--), der BLT (Fr. 11'810'000.--), des Kantons Basel-Landschaft (Fr. 6'889'000.--), der Gemeinden Dornach (Fr. 1'721'000.--) und Arlesheim (Fr. 1'756'000.--) als Bauherren wird Kenntnis genommen.
5. Der Vorsteher des Bau- und Justizdepartementes wird ermächtigt, die Vereinbarung über Eigentum, Unterhalt und die Kostenverteilung mit den beteiligten Projektpartnern zu unterzeichnen.

Im Namen des Kantonsrates

Präsident

Ratssekretär



Verteiler KRB

Bau- und Justizdepartement (2)

Amt für Verkehr und Tiefbau (5)

Amt für Raumplanung

Finanzdepartement

Amt für Finanzen

Kantonale Finanzkontrolle

Parlamentscontroller

Parlamentsdienste