

Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Allschwil, BVB-Linie 6: Instandsetzung Gleise Baslerstrasse
Kreditvorlage

Datum: 1. Dezember 2009

Nummer: 2009-348

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2009/348

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Allschwil, BVB-Linie 6: Instandsetzung Gleise Baslerstrasse

Kreditvorlage

4.01.05

vom 1. Dezember 2009

1. Zusammenfassung

Die Baslerstrasse in Allschwil ist die bestimmende Strassenachse der Gemeinde. Sie verfügt über eine Vielzahl angrenzender Nutzungseinrichtungen wie Kirchen und Schulen. Sie hat sowohl im kantonalen Netz als auch lokal die Funktion einer Hauptverkehrsstrasse. Auf der Baslerstrasse in Allschwil verkehren täglich rund 260 Tramkurse, über 200 Buskurse und je nach Abschnitt bis etwa 16'000 Motorfahrzeuge, zudem ist ein Abschnitt Teil einer kantonalen Radroute.

Das Gleistrasse der BVB-Linie 6 befindet sich in einem besorgniserregenden Zustand. Auch der Strassenkörper hat zahlreiche Schäden aufzuweisen. Die Schienen der BVB-Linie 6 sind weitgehend abgenutzt und müssen dringend ersetzt werden. Insgesamt hat das Gleistrasse das Ende seiner Lebensdauer erreicht bzw. teilweise überschritten und verursacht deshalb einen überdurchschnittlich hohen Aufwand für Unterhalt und Reparaturen. Nachdem bereits in den vergangenen Jahren einzelne Schienenabschnitte ersetzt werden mussten, ist ab dem Jahr 2010 mit weiteren Unterhaltskosten zu rechnen. Diese baulichen Massnahmen beschränken sich im Wesentlichen auf die Sicherstellung und Aufrechterhaltung des Betriebes.

Ziel ist es, einen sicheren Betrieb für die Linie 6 zu gewährleisten, bis die Baslerstrasse gesamthaft erneuert und umgestaltet wird. Die notwendigen Massnahmen ersetzen nicht das Gesamtprojekt der Umgestaltung, sind aber erforderlich bis das Gesamtprojekt ausführungsfähig vorliegt. Lediglich in der Wendeschleife Allschwil wird im Rahmen der Gleiserneuerung eine Schienenschmieranlage vorgesehen, um das Kurvenquietschen zu minimieren.

Für die Jahre 2010 bis 2013 sind die notwendigen Massnahmen vorgesehen, um einen reibungslosen und sicheren Betrieb zu gewährleisten. Als Alternative steht nur die Einstellung des Betriebes der Linie 6 ab der Stadtgrenze zur Wahl. Die Sicherheit ist infolge zahlreicher Schienenbrüche, Einsenkungen und loser Gleisklemmungen nicht mehr zu gewährleisten. Die Arbeiten werden in einzelnen Etappen am Tag vorbereitet und die Schienen in der Nacht ersetzt. Die Kosten, zu Lasten des Kantons für die notwendigen Instandsetzungsmassnahmen, betragen CHF 3'500'000.- (+/- 10%, inkl. MwSt., Preisbasis April 2009).

1.1 Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	1
1.1	Inhaltsverzeichnis	2
2.	Rechtliche Grundlagen	3
3.	Begründung / Bedarf	3
3.1	Einbindung in Planung	3
3.2	Heutige Situation	3
3.3	Künftige Situation und Ziele	4
3.4	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	5
3.5	Alternativen	5
4.	Die gewählte Lösung	5
5.	Das Projekt	6
6.	Termine	7
7.	Kosten und Finanzierung	8
7.1	Investitionskosten	8
7.2	Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	8
7.3	Folgekosten	9
7.4	Finanzierung der Ausgaben und Auswirkungen auf die Staatsverschuldung	11
8.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	11
9.	Antrag	11
10.	Beilage	11

2. Rechtliche Grundlagen

Die gesetzlichen Grundlagen für das Projekt und die Vorlage an den Landrat stützen sich auf das Strassengesetz, das Raumplanungs- und Baugesetz sowie das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs. Die BVB - Basler Verkehrs-Betriebe besitzen für die Linie 6 eine Infrastruktur sowie eine Personenbeförderungskonzession des BAV.

3. Begründung / Bedarf

3.1 Einbindung in Planung

Die Baslerstrasse ist Bestandteil des kantonalen Strassennetzes. Im kantonalen Richtplan ist die Baslerstrasse als Hauptverkehrsstrasse kategorisiert. Die BVB-Linie 6 ist das Hauptverkehrsmittel für die Erschliessung der Gemeinde Allschwil, wodurch ihr eine besondere Bedeutung zukommt.

Das Hauptziel ist, dem Zweckartikel des kantonalen Strassengesetzes entsprechend, die Betriebsbereitschaft und die Erhaltung der Kantonsstrassen sicherzustellen und ihre Funktion langfristig zu gewährleisten. Steigende Bedeutung kommt dabei den Erhaltungsmassnahmen für die schienengebundenen Trassees zu.

3.2 Heutige Situation

Das Gleistrasse der BVB-Linie 6 befindet sich im Bereich der Baslerstrasse in Allschwil in einem besorgniserregenden Zustand. Die Schienen und deren Befestigungen sind weitgehend abgenutzt und haben somit ihre Lebensdauer erreicht bzw. teilweise schon überschritten. Vor allem bedingt durch Schienenbrüche und defekten Befestigungen, besteht für die BVB-Linie 6, ohne die erforderlichen Erhaltungs- und Unterhaltmassnahmen, ein erhebliches Sicherheitsrisiko. Auch die Tragplatte der Gleise zeigt Ermüdungserscheinungen und schadhafte Stellen auf, diese stammt, wie die Schienen auch, aus dem Jahr 1956 und ist somit über 50 Jahre alt.

Das Gleistrasse entspricht bei weitem nicht mehr dem grundsätzlich erforderliche Zustand. Sollten umfangreiche Erhaltungsmassnahmen ausbleiben, können sowohl die Grundanforderungen an die Sicherheit als auch an die Betriebsfähigkeit nicht mehr erfüllt werden. Bereits jetzt kommt es zu einem überdurchschnittlichen Aufwand an Unterhalt und Reparaturen.

Ohne Finanzmittel für die minimale erforderlichen Instandsetzungsmassnahmen um eine weitere Verschlechterung des Zustandes zu verhindern muss der Betrieb der Linie 6, aus Sicherheitsgründen ab der Stadtgrenze, eingestellt und mittels Busverkehr ersetzt werden.

Bereits in den vergangenen Jahren wurden schadhafte Schienenabschnitte aus Sicherheitsgründen ersetzt. Seit dem Jahr 2005 mussten so bereits CHF 2.2 Mio. zur Aufrechterhaltung des Betriebes in diesen Streckenabschnitt der Linie 6 investiert werden.

Die Baslerstrasse in Allschwil ist ein wichtiger Teil des kantonalen Strassennetzes, gleichzeitig aber auch die bestimmende Strassenachse der Gemeinde. Im Abschnitt Fabrikstrasse bis Dorf ist sie Teil der kantonalen Radrouten. Sie verfügt über eine Vielzahl von angrenzenden Nutzungseinrichtungen wie Kirchen und Schulen. Aus diesem Grunde ist einerseits ein hohes Verkehrsaufkommen des Individualverkehrs aber auch ein hohes Aufkommen des Langsamverkehrs zu verzeichnen. Die Baslerstrasse stellt für viele Anrainer die Lebensachse der Gemeinde und für viele Kinder den Schulweg dar.

Das Verkehrsaufkommen auf der Baslerstrasse ist sehr gross. Täglich verkehren rund 260 Tramkurse, über 200 Buskurse und etwa 16'000 Motorfahrzeuge auf dieser Strasse. Dazu kommen zahlreiche Fussgänger und Velofahrer.

Neben der überalterten Gleisanlage gibt es im Verkehrsablauf der Baslerstrasse weitere Schwachstellen:

- Die Haltestelleninseln sind zu schmal, zu kurz und haben meist keinen Witterungsschutz sowie steht der Billettautomat auf dem Trottoir. Die Anforderungen, gemäss der seit dem 1. Januar 2004 gültigen Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs, sind meist nicht erfüllt.
- Velofahrende können auf längeren Streckenabschnitten vom Tram nicht überholt werden, was die Fahrplanstabilität gefährdet.
- Der vom Motorfahrzeugverkehr stark belastete Abschnitt Fabrikstrasse – Dorf ist gleichzeitig auch kantonale Veloroute. Die ganze Baslerstrasse weist heute keine baulichen oder markierungstechnischen Massnahmen für die Zweiradfahrer auf.
- Entsprechend der hohen Belastung auf dem Abschnitt (Dorfplatz-) Binningerstrasse – Grabenring (-Ziegelei) konzentrieren sich hier die häufigsten Stausituationen, was auch beim Tramverkehr in den Spitzenzeiten zu starken Behinderungen führt.
- Der heute ungesteuerte Knoten Grabenring/Baslerstrasse ist massiv überlastet. Die Verkehrsqualität ist völlig unzureichend (Verkehrsqualitätsstufe F).
- Der historische Dorfplatz in Allschwil ist gleichzeitig Lebens- und Verkehrsraum. Die Haltesituation der Busse ist unbefriedigend und wird durch den Einsatz von Gelenkbussen noch problematischer. Zudem ist der Radius der Wendeanlage der BVB-Linie 6 sehr eng.

Die Behebung dieser Schwachstellen ist Bestandteil des Gesamtprojektes "Erneuerung und Umgestaltung der Baslerstrasse" (siehe [LRV 2009/211](#)). Somit sind keine Massnahmen zur Behebung dieser Schwachstellen Inhalt dieser Vorlage.

3.3 Künftige Situation und Ziele

Mit der Instandsetzung von Gleistrasse und Strassenkörper soll vordergründig der Betrieb der BVB-Tramlinie 6 aufrechterhalten werden. Darüber hinaus ist langfristig eine Komplettsanierung erforderlich, die im Zusammenhang mit der Erneuerung und Umgestaltung der Baslerstrasse, im Sinne der kantonalen Richtlinien, realisiert werden könnte. Die wesentlichen Ziele der Instandsetzungsmassnahmen sind:

- Aufrechterhaltung der Sicherheit auf der Linie 6
- Sicherstellung des Betriebes der Linie 6
- Vermeidung von Langsamfahrstellen
- Kostenintensiven Schienenersatzverkehr vermeiden

3.4 Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Bei den geplanten Massnahmen handelt es sich neben dem üblichen Unterhalt, um Instandsetzungsmassnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes. Diese Massnahmen werden anhand der regelmässigen Zustandsaufnahmen definiert und in Schadenskategorien eingeteilt. Die jährliche Zustandsaufnahme erfolgt nach dem Beurteilungsstandard der BVB. Die Umsetzung dieser Massnahmen richtet sich je nach der Dringlichkeit.

3.5 Alternativen

Bei den, in dieser Vorlage, beantragten Massnahmen handelt es sich nur um die notwendigen Instandsetzungsmassnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes. Diese Notfallmassnahmen ersetzen nicht das vorgenannte Gesamtprojekt zur Erneuerung und Umgestaltung der Baslerstrasse. Sollten für diese Notfallmassnahmen keine Mittel zur Verfügung stehen, würden die steigenden Sicherheitsrisiken den Betrieb, ab einem gewissen Zeitpunkt, nicht mehr zulassen. Somit droht die Einstellung der Linie 6 zwischen der Stadtgrenze und der Wendeschleife Allschwil.

Bei weiteren Verzögerungen des Gesamtprojektes "Erneuerung und Umgestaltung der Baslerstrasse" ist bedingt durch den schlechten Zustand der Strasse und des Gleisunterbaues davon auszugehen, dass ab dem Jahr 2014 ein Ohnehin-Projekt, etappenweise Gesamterneuerung von Gleistrasse und Strasse unumgänglich wird.

4. Die gewählte Lösung

Für die vorgesehenen Instandsetzungsmassnahmen wird davon ausgegangen, dass spätestens 2014 mit der Umsetzung des Gesamtprojektes "Erneuerung und Umgestaltung der Baslerstrasse" begonnen wird. Aus diesem Grund beinhaltet diese Vorlage nur die für den Zeitraum bis 2014 notwendigen Instandsetzungsarbeiten:

- Oberbauersatz: Bedingt durch Schienenbrüche und Überalterung des Oberbaues sind Oberbauersatzmassnahmen erforderlich. Diese Ersatzmassnahmen sind nach Dringlichkeit über die Jahre 2010 bis 2013 gegliedert. Situativ sind auch hier Notfallmassnahmen vorzusehen.

- Unterbausanierung: In einzelnen Streckenbereichen kommt es zu Absenkungen des gesamten Gleises. In diesen Fällen ist ein Unterbauersatz zwingend erforderlich. Der bestehende Unterbau ist grösstenteils über 50 Jahre alt.
- Ersatz der Gleisklemmung: Diverse Schäden am Strassenbelag und am Gleisoberbau wurden durch defekte Gleisklemmungen verursacht. In diesen Teilbereichen ist eine Auswechslung der Gleisklemmung notwendig.
- Notwendiger Belagsersatz durch Gleisbauarbeiten: Im Rahmen der Arbeiten Gleisersatz, Unterbausanierung und Ersatz Gleisklemmungen werden die Beläge im unmittelbaren Gleisbereich abgebrochen und durch neuen Belag ersetzt. In der Regel betrifft dies den Bereich zwischen den Schienen, sowie 50 cm seitlich ab jeder Schiene.

Die erforderlichen Gleisbauarbeiten werden in einzelnen Etappen ausgeführt. Dabei werden am Tag der Belag und die Gleistragplatte abgebrochen und entsorgt. Die Schienen werden in der Nacht, während den Betriebspausen der BVB, ersetzt. Der Bus- und Individualverkehr sowie der Langsamverkehr werden während der Erneuerungsmassnahmen der Gleise nur geringfügig eingeschränkt. Um Einschränkungen zu vermeiden, müssen allenfalls für den kreuzenden Verkehr bei den einzelnen Knotenpunkten provisorische Überfahrten erstellt werden. Im Bereich der Wendeschleife Allschwil müssen die Bushaltstellen provisorisch verschoben werden, um die Kunden und Passanten vor den Bauarbeiten zu schützen. Die Instandsetzungsarbeiten an den Gleisanlagen werden, hinsichtlich der geplanten Umgestaltung der Baslerstrasse / Grabenring, auf das Nötigste beschränkt, um die Kosten tief zu halten. Auch wird nur in gewissen Abschnitten der Unterbau der Gleistragplatte ersetzt bzw. verstärkt.

Der Dorfplatz Allschwil ist nicht Bestandteil des Gesamtprojektes. Im Rahmen der Instandsetzungsmassnahmen am Gleisoberbau ist deshalb zur Reduktion der Lärmemissionen geplant, die Wendeschleife Allschwil mit einer neuen Schienenschmieranlage zu versehen. Damit kann das Kurvenquietschen der Tramfahrzeuge erheblich vermindert werden. Mit der vorgesehenen gesamthaften Erneuerung und Umgestaltung der Baslerstrasse können weitere Massnahmen zur Reduktion der Lärm- und Erschütterungsemission im Rahmen des Gleisneubaues auf den gesamten Projektperimeter ausgedehnt werden.

Im Rahmen der Gleisbauarbeiten wird aus bautechnischen Gründen der Abbruch des Belages zwischen den Gleisen und 50 cm seitlich ab jeder Schiene erforderlich. In dieser Vorlage sind der Abbruch sowie die Entsorgung des Altbelages berücksichtigt. Im Rahmen des Projektes Kreisel Grabenring / Baslerstrasse wurden bereits Bohrkernentnahmen zur Bewertung des bestehenden Belages entnommen. Die Kosten für die Entsorgung des Belages im Rahmen der geplanten Massnahmen beruhen auf den Ergebnissen dieser Bohrkernentnahmen.

5. Das Projekt

Der Projektperimeter erstreckt sich von der Stadtgrenze Basel bis und mit Wendeschleife Allschwil. Bei allen Massnahmen handelt es sich um notwendige Unterhalts- bzw. Instandsetzungsarbeiten, die zur Aufrechterhaltung des Betriebes dienen. Im Ergebnis der regelmässigen Zustandserfassung werden diese Massnahmen definiert und umgesetzt. Für diese Arbeiten ist weder eine kantonale Bewilligung noch ein PGV erforderlich. Der Ablauf der

Instandsetzungsmassnahmen wird mit der Gemeinde, den BVB und den kantonalen Stellen vorab koordiniert.

Der Bereich Kreisel Grabenring, beginnend ca. 25 m vor der Einmündung Baselmattweg bis zum Beginn der nördlichen Stützmauer westlich des Kreisels, ist bereits Bestandteil der Landratsvorlage "Allschwil, BVB-Linie 6: Kreisel Grabenring und Baslerstrasse – Erneuerung und Umgestaltung von Knoten, Strasse und Schiene". Entsprechend sind für diesen Abschnitt keine Massnahmen berücksichtigt.

6. Termine

Unter der Voraussetzung des rechtskräftigen Kreditbeschlusses ist folgender Terminplan vorgesehen:

- 2010: km 2.359 - Wendeschlaufe ausserordentlicher Gleisunterhalt
 - km 2.359 - km 2.440 (Ri Land) Ersatz Gleisoberbau und Tragplatte in Teilbereichen
 - km 2.351 - km 2.448 (Ri Stadt) Ersatz Gleisoberbau und Tragplatte in Teilbereichen
 - km 3.030 - km 3.080 (Ri Land) Ersatz Gleisklemmung, Belag und 50% Unterbau
 - km 3.110 - km 3.170 (Ri Stadt) Ersatz Gleisklemmung, Belag und 50% Unterbau
 - km 4.115 - km 4.125 (Ri Land) Ersatz Gleisoberbau und Tragplatte in Teilbereichen
 - km 4.025 - km 4.035 (Ri Stadt) Ersatz Gleisoberbau und Tragplatte in Teilbereichen
 - km 4.744 - Schlaufe Ersatz Gleisoberbau, Instandsetzung Dienstraum / Wartehalle und Einbau Schienenschmieranlage
- 2011: km 2.359 - Wendeschlaufe ausserordentlicher Gleisunterhalt
 - km 2.359 - km 2.440 (Ri Land) Ersatz Gleisoberbau und Tragplatte in Teilbereichen
 - km 2.351 - km 2.448 (Ri Stadt) Ersatz Gleisoberbau und Tragplatte in Teilbereichen
 - km 4.115 - km 4.125 (Ri Land) Ersatz Gleisoberbau und Tragplatte in Teilbereichen
 - km 4.025 - km 4.035 (Ri Stadt) Ersatz Gleisoberbau und Tragplatte in Teilbereichen
 - km 4.491 - km 4.660 (Ri Land) Ersatz Gleisoberbau und Tragplatte
 - km 4.505 - km 4.660 (Ri Stadt) Ersatz Gleisoberbau und Tragplatte
- 2012: km 2.359 - Wendeschlaufe ausserordentlicher Gleisunterhalt
- 2013: km 2.359 - Wendeschlaufe ausserordentlicher Gleisunterhalt

Der Ersatz des Gleisoberbaues in der Wendeschlaufe Allschwil erfolgt im Sommer 2010 im Rahmen des vorgesehenen Tramunterbruches für den Umbau des Knotens Grabenring (siehe [LRV 2009/211](#)).

7. Kosten und Finanzierung

7.1 Investitionskosten

Die Kosten wurden durch die BVB und das Ingenieurbüro TBF + Partner AG im Rahmen der Beurteilung des Zustandes und der Massnahmenerarbeitung auf der Preisbasis April 2009 ermittelt, die Kostengenauigkeit beträgt +/- 10%.

Die gesamten Investitionskosten für die Instandhaltung der BVB-Linie 6 zwischen der Stadtgrenze und der Wendeschleife Allschwil für die Jahre 2010 bis 2013 belaufen sich auf rund **CHF 3'500'000.- (+/- 10%, inkl. MwSt.)**. Zusätzlich zur Kreditsumme werden nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis April 2009 bewilligt. Massgebend dafür ist der Baupreisindex Tiefbau Schweiz. Die Kosten werden zulasten dem Konto **5010 0 030 (Innenauftrag Nr. 700192)** verbucht.

Diese Kosten gliedern sich in folgende Jahrestanchen:

- 2010: **CHF 1'500'000.- (+/- 10%, inkl. MwSt.)**
- 2011: **CHF 1'500'000.- (+/- 10%, inkl. MwSt.)**
- 2012: **CHF 300'000.- (+/- 10%, inkl. MwSt.)**
- 2013: **CHF 200'000.- (+/- 10%, inkl. MwSt.)**

Landerwerbskosten fallen für die geplanten Arbeiten nicht an.

7.2 Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Gesetzliche Grundlagen

Gemäss Staatsvertrag vom 26. Januar 1982 zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft betreffend Basler Verkehrs-Betriebe und BLT Baselland Transport AG gelangt für Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs das Territorialprinzip zur Anwendung (§ 9 des Staatsvertrages); d.h. die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft übernehmen die auf ihrem Gebiet anfallenden Investitionen für den öffentlichen Verkehr.

Eine Beteiligung des Bundes, gestützt auf Artikel 56 des Eisenbahngesetzes (EBG), ist bei diesem Projekt nicht möglich, da die Linie 6 nicht als Bahnlinie des Regionalverkehrs gilt.

Im Investitionsausblick des Regierungsrates sind für das Objekt in den Jahren 2010 – 2013 entsprechende Beträge vorgesehen.

Im Investitionsbudget 2010 ist für das Objekt ein entsprechender Betrag eingestellt.

Daraus ergeben sich **für den Kanton Basel-Landschaft Gesamtkosten von:**
CHF 3'500'000.- (+/- 10%, inkl. MwSt.).

7.3 Folgekosten

Als Folgekosten sind die Abschreibungen, die durchschnittliche Verzinsung sowie allfällige weitere Aufwendungen bzw. Aufwandminderungen oder Erträge des Projekts festzustellen. Die technische Nutzungsdauer für Schienen beträgt 40 Jahre. Dies ergibt kalkulatorische Abschreibungen von 2.5% auf CHF 3'500'000.- wie folgt:

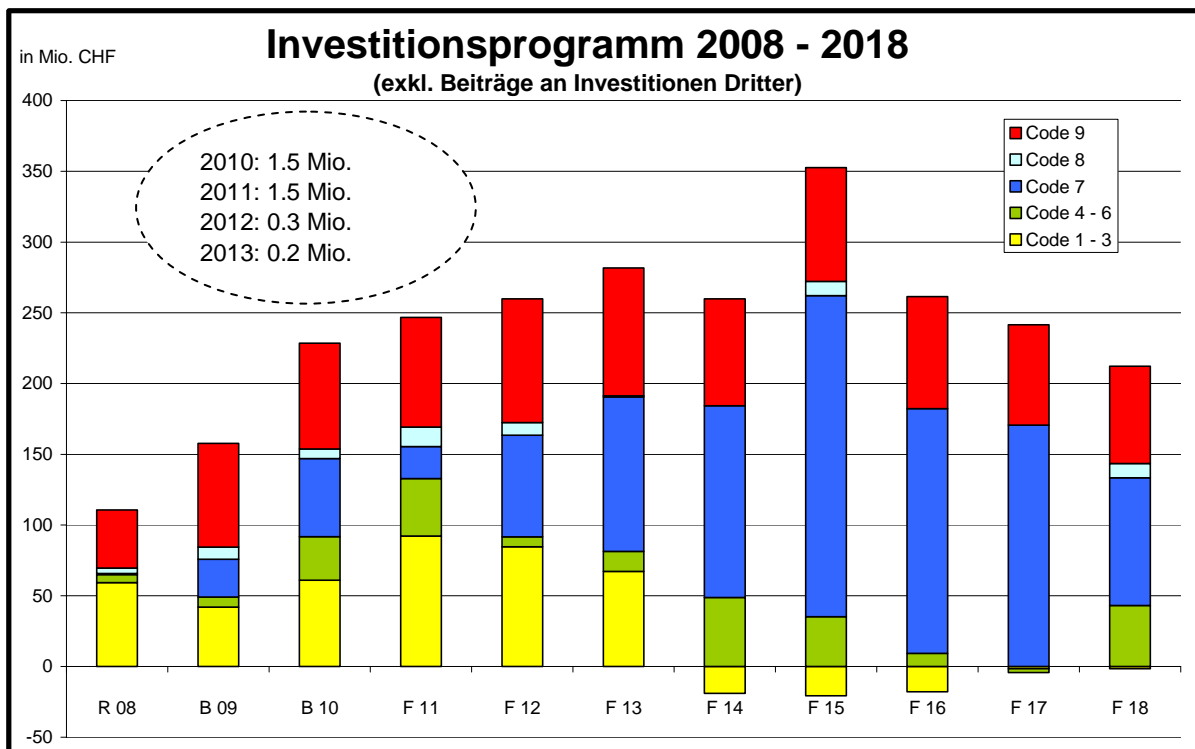
Anlageklasse	ND	Summe	IBN Monat	IBN Jahr
ÖV-Anlagen	40	3'500'000	1	2013
-	-			
Total		3'500'000		

(ND= Nutzungsdauer in Jahren / IBN = Inbetriebnahme)

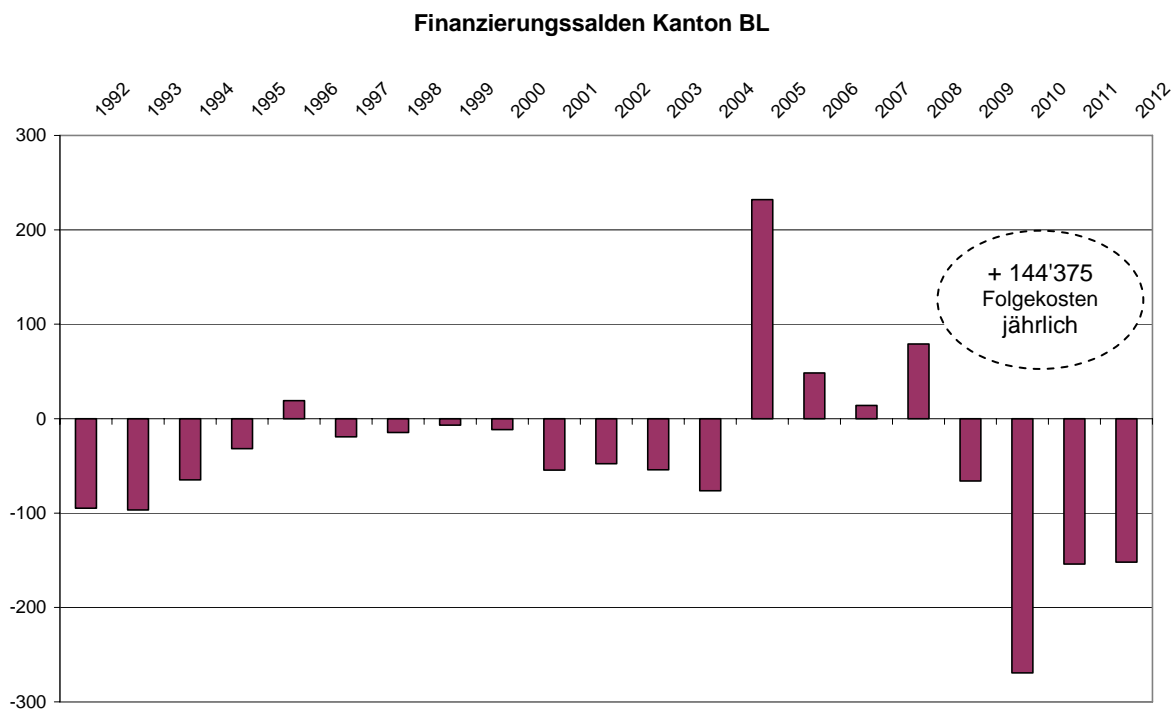
	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen (in CHF) / Jahr	1/2013	2014	2015	2016	2017
1	TOTAL jährlicher Folgeertrag	0		0		
2	Kalkulatorische Zinskosten 3.25% auf 0.5 des Investitionsvolumens	52'135		56'875		
3	Unterhaltskosten	0		0		
4	(Anlagen-/Gebäude-) Nebenkosten	0		0		
5	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel etc.)	0		0		
6	Abschreibungen / Jahr	1/2013	2014	2015	2016	2017
	ÖV-Anlagen	80'208	87'500	87'500	87'500	87'500
	Total Abschreibungen	80'208	87'500	87'500	87'500	87'500
7= 2+...+6	TOTAL jährliche Folgekosten	132'344	144'375	144'375	144'375	144'375
8 = 1 - 7	SALDO pro Jahr (Folgeertrag - Folgekosten) (*'+' = Minderkosten, '*' = Mehrkosten)	-132'344	-144'375	-144'375	-144'375	-144'375

Damit ergeben sich Folgekosten in der Summe von rund CHF 144'375 jährlich.

Auswirkungen auf das Investitionsprogramm des Kantons Basel-Landschaft



Auswirkungen auf den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft



7.4 Finanzierung der Ausgaben und Auswirkungen auf die Staatsverschuldung

Das Budget 2010 und die Finanzplanung zeigen, dass die Mehrausgaben im Umfang von CHF 144'375.-, welche aufgrund der Investitionsfolgekosten in der Erfolgsrechnung anfallen, zu einer Erhöhung des Defizits führen werden und die Finanzierung somit über eine höhere Verschuldung erfolgt. Im Rahmen der Defizitbremse kann dies zu einer Steuererhöhung führen.

8. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Die Bemerkungen der **Gemeinde Allschwil** wurden in der Landratsvorlage eingearbeitet.

Die **Basler Verkehrs-Betriebe** sind mit der Landratsvorlage einverstanden.

9. Antrag

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

Liestal, 1. Dezember 2009

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:
Wüthrich

der Landschreiber:
Mundschin

10. Beilagen

Entwurf Landratsbeschluss

Beilage 1 – Situationsplan Gleisinstandsetzung BVB Linie 6

Landratsbeschluss

über die Bewilligung eines Verpflichtungskredites für die Instandsetzung der Gleise in der Baslerstrasse in Allschwil

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der für das Projekt, Instandsetzung Gleise Baslerstrasse in der Gemeinde Allschwil, erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 3'500'000.- inkl. MwSt., von zurzeit 7.6%, wird bewilligt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Lohn- und Materialpreisänderungen bewilligt.
2. Die Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b, der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

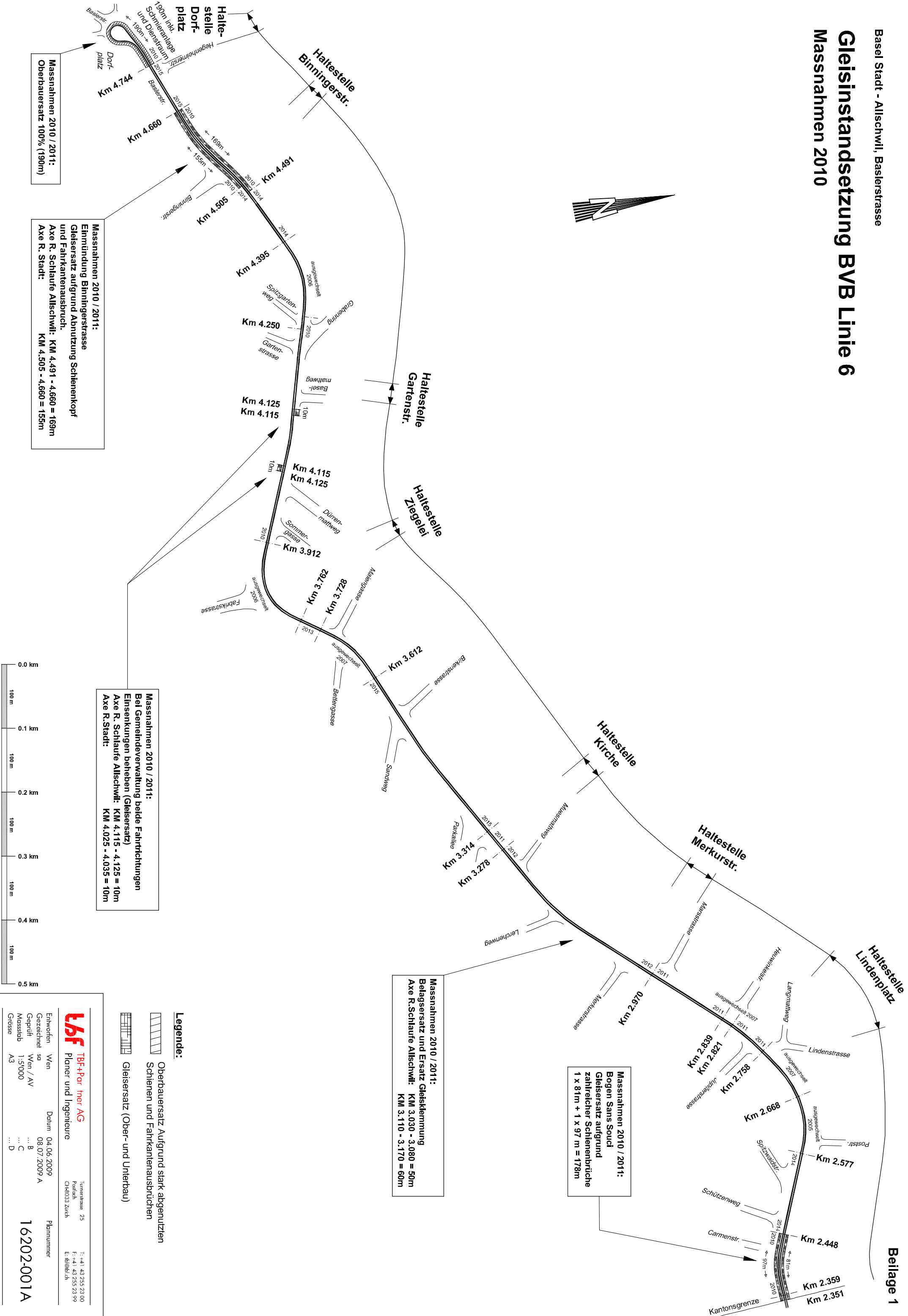
Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber:

Gleisinsandsetzung BVB Linie 6 Massnahmen 2010



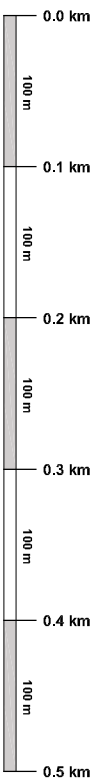
Massnahmen 2010 / 2011:
Oberbauersatz 100% (190m)

Massnahmen 2010 / 2011:
Einmündung Binningerstrasse
Gleisersatz aufgrund Abnutzung Schienenkopf
und Fahrkantenausbruch.
Axe R. Schlaufe Aillschwil: KM 4.491 - 4.660 = 169m
Axe R. Stadt: KM 4.505 - 4.660 = 155m

Massnahmen 2010 / 2011:
Bei Gemeindeverwaltung beide Fahrtrichtungen
Eisenkungen beheben (Gleisersatz)
Axe R. Schlaufe Aillschwil: KM 4.115 - 4.125 = 10m
Axe R. Stadt: KM 4.025 - 4.035 = 10m

Massnahmen 2010 / 2011:
Belagsersatz und Ersatz Gleisklemmung
Axe R. Schlaufe Aillschwil: KM 3.030 - 3.080 = 50m
KM 3.110 - 3.170 = 60m

Massnahmen 2010 / 2011:
Bogen Sans Souci
Gleisersatz aufgrund
zahlreicher Schienenbrüche
1 x 81m + 1 x 97 m = 178m



- Legende:**
- Oberbauersatz aufgrund stark abgenutzten Schienen und Fahrkantenausbrüchen
 - Gleisersatz (Ober- und Unterbau)

UBF TBF+P+P+iner AG
Planer und Ingenieure

Entworfen: Wen
Gezeichnet: so
Geprüft: Wen / AV
Massstab: 1:5'000
Grösse: A3

Datum: 04.06.2009
08.07.2009 A
... B
... C
... D

Planummer: 16202-001A

Tunersstrasse 25
Postfach
CH-8033 Zürich
E: hbf@bf.ch

T: +41 43 255 23 00
F: +41 43 255 23 99