



Vorlage an den Landrat

Jahresprogramm 2001, Punkt 4.01.16

Bewilligung des Verpflichtungskredites für den Praxistest KOMBITRANS (kombinierter Abfalltransport Strasse/Schiene)

vom 10. April 2001

1 ÜBERSICHT

1.1 Zusammenfassung

Seit 1. Januar 2000 liefern die Gemeinden unseres Kantons ihren Kehrriech in die KVA Basel. Diese Neuausrichtung - früher war die Deponieanlage Elbisgraben für viele Gemeinden Zielort - ist mit grösseren Transportdistanzen verbunden. Dies hat mehr Verkehr auf der Strasse und in der KVA zur Folge, es sei denn, es gelingt mit vertretbarem Aufwand, einen Teil des Abfalls auf der Schiene zu transportieren.

Im Hinblick darauf, hat der Landrat bereits 1994 die Regierung beauftragt, Lösungen für den kombinierten Transport Strasse/Schiene aufzuzeigen. Im Sommer 1998 genehmigte die Regierung die Vorlage an den Landrat zur Bewilligung des Verpflichtungskredites für das sogenannte Integrale Entsorgungssystem (IES) und leitete den Entwurf an den Landrat weiter. Dieser Vorlage erwuchs dann aber aus verschiedenen Gründen bereits in der landrätlichen Umweltschutz- und Energiekommission Widerstand. Ausserdem brachten jüngste Bundesgerichtsentscheide im Zusammenhang mit Industrie- und Gewerbeabfällen neue Erkenntnisse. Am 14. Januar 1999 schliesslich stimmte das Büro des Landrates dem vom Regierungsrat beantragten Rückzug der IES-Vorlage zu.

Eine breit abgestützte Kommission begleitete seit Frühjahr 1999 die Arbeiten für ein neues Konzept KOMBITRANS. Sehr schnell wurde erkennbar,

dass keines der verschiedenen Konzepte und Systeme klar obenaufschwang.

Einig war man sich hingegen in der Begleitkommission, dass eine Lösung für einen - wie auch immer gestalteten - kombinierten Transport Strasse/Schiene gefunden werden muss, wenn zweifelsfrei dargelegt werden kann, dass mit den im Durchschnitt gleichen (oder sogar geringeren) Entsorgungskosten wie heute ein höherer Umweltnutzen erzielt werden kann. Dies ist auch der Auftrag von Regierung und Landrat, und dies ist im Übrigen auch in der Abfallvereinbarung zwischen Basel-Landschaft und Basel-Stadt grundsätzlich so stipuliert.

Wenn die berechneten Ergebnisse nicht klar eine Lösung favorisieren können und darüberhinaus viel Emotionen im Spiel sind, bleibt nur die Durchführung eines gut konzipierten Praxistest. Damit können die in den bisherigen Studien getroffenen Annahmen und errechneten Werte bestätigt oder aber entkräftet werden, womit am Schluss ganz klar darüber entschieden werden kann, in welchem Ausmass und in welcher Form der kombinierte Abfalltransport in unserem Kanton eingeführt werden kann. Der Praxistest bildet somit die Grundlage für die noch vorzunehmende Überarbeitung der seinerzeitigen IES-Vorlage.

Um drei in Frage kommende Wechselsystem-Fahrzeuge und das Konzept Umladestation mit einem herkömmlichen Fahrzeug gleichzeitig testen zu können, sind vier Testgebiete - diese werden im Rotationssystem befahren - von vier verschiedenen Transportunternehmen ausgewählt worden. Die Wahl erfolgte in Zusammenarbeit mit den Unternehmen so, dass möglichst alle topografischen Verhältnisse in unserem Kanton sowie ländliche und städtische Ortschaften im Test berücksichtigt sind. Um verlässliche Zahlen zu erhalten, ist der Praxistest auf die Dauer von insgesamt sechs Monaten angesetzt. Die Aussagen, Datenerhebungen und Erfahrungen der Test-Transportunternehmer, der Fahrer und Belader, die Erfahrungen der Gemeindebehörden und auch Meinungen und Rückmeldungen aus der Bevölkerung werden durch Mitglieder eines Testteams zusammengetragen. Weitere Daten zu Wirtschaftlichkeit und Ökologie werden dazu führen, dass am Schluss des Praxistests dem (finanziellen) Aufwand der verschiedenen Konzepte und Systeme deren (Umwelt-) Nutzen gegenübergestellt werden kann.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat im wesentlichen, den für die Durchführung des Praxi-

stests KOMBITRANS erforderlichen Verpflichtungskredit von Brutto 1,15 Mio. Franken zu bewilligen. Positiver Entscheid des Landrates vorausgesetzt, kann mit dem eigentlichen Praxistest im Herbst/Winter 2001 begonnen werden. Die über 15 Jahre abzuschreibenden Investitionskosten ergeben Gesamt-Jahreskosten von rund 110'000 Franken. Diese sollen über die Abfallrechnung des Kantons verbucht werden.

Die im Herbst 2000 durchgeführte Vernehmlassung bei allen Gemeinden des Kantons und weiteren verschiedenen Organisationen, Instanzen und Unternehmen ergab grossmehrheitlich Akzeptanz und Unterstützung für diesen Praxistest. Hingegen stimmen der Verband Basellandschaftlicher Gemeinden und rund 20 Gemeinden der vorgesehenen Finanzierung über die Abfallrechnung nur unter gewissen Bedingungen zu.

Der Regierungsrat ist überzeugt, dass nur mit diesem Praxistest die hängigen Fragen geklärt und nur so die Akzeptanz und Bereitschaft für einen allfälligen Systemwechsel überhaupt geschaffen werden können.

INHALTSVERZEICHNIS

1	ÜBERSICHT	1
1.1	Zusammenfassung	1
	INHALTSVERZEICHNIS	3
	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	4
2	RECHTLICHE GRUNDLAGEN	5
3	BEDARF	6
3.1	Verhältnis zum Regierungsprogramm	6
3.2	Problemanalyse	6
3.3	Folgerungen	9
4	ZIELE	9
4.1	Ziele des Praxistestes	9
4.2	Ziel der Vorlage	10
5	DER EIGENTLICHE PRAXISTEST	10
5.1	Zu testende Konzepte und Systeme	10
5.2	Testgebiete	11
5.3	Standorte Container-Umlade-Stellen (CUS) und Umladestation (ULS)	11
5.4	Dauer und Ablauf des Praxistestes	11
5.5	Messgrößen und Art der Datenaufnahme	13
5.6	Realisierung	14
5.7	Rahmenbedingungen	14
5.8	Auswirkungen	15
6	KOSTEN UND FINANZIERUNG	15
6.1	Kosten des Praxistests	15
6.2	Kapitaldienstkosten	15
6.3	Projektfinanzierung	16
6.4	Beiträge Dritter	16
7	MITBERICHT- UND VERNEHMLASSUNGSVERFAHREN	16
8	GESETZMÄSSIGKEIT FINANZREFERENDUM	19
9	PARLAMENTARISCHE VORSTÖSSE	19
10	AUSBlick AUF INDUSTRIELLE BETRIEBE BASELSTADT AG (IBBL AG)	19
11	ANTRAG	19

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

- Abb. 1: Auszug aus der Technischen Verordnung über Abfälle (TVA) vom 10. Dezember 1990 (Stand 1. April 1996)
- Abb. 2: Auszug aus dem Umweltschutzgesetz BL vom 27. Februar 1991 (Stand 27. Januar 2000)
- Abb. 3: Gemeinsamer Nenner zum kombinierten Abfalltransport
- Abb. 4: Konzept Ausgangslage (AUS), Strassentransport mit herkömmlichen Sammelfahrzeugen
- Abb. 5: Konzept Wechselsystem (WS), kombinierter Transport mit Wechselsystem
- Abb. 6: Konzept Umladestation (ULS), kombinierter Transport über Umladestation
- Abb. 7: Im Praxistest zu untersuchende Konzepte und Systeme
- Abb. 8: Grober Testablauf
- Abb. 9: Einsatz der verschiedenen Fahrzeuge in den vier Testgebieten nach dem Rotationsprinzip
- Abb. 10: Messgrößen und Art der Datenaufnahme
- Anhang 1:
- Testgebiete
 - Standorte der Container-Umlade-Stellen (CUS) und der Umladestation (ULS) während der Testphase;
 - Testgemeinden
 - Test-Transportunternehmer
- Stand Januar 2001;
Bis Testbeginn können noch Änderungen eintreten. Dies insbesondere bei Wechsel der Transportunternehmer in Gemeinden

2 RECHTLICHE GRUNDLAGEN

Das Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983, Stand 21. Dezember 1999, bildet die übergeordnete Rechtsgrundlage für die Abfallwirtschaft. Die technische Verordnung über Abfälle (TVA) vom 10. Dezember 1990, Stand 1. April 1996, konkretisiert die bundesgesetzlichen Grundlagen.

Für die Transportlogistik von spezieller Bedeutung sind Art. 16 TVA sowie die §§ 21, 28, 30 und 31 des kantonalen Umweltschutzgesetzes vom 27. Februar 1991, Stand 27. Januar 2000.

Art. 16 Abfallplanung

¹ Die Kantone erstellen bis spätestens am 1. Februar 1996 eine Abfallplanung und führen diese periodisch nach.

² Die Abfallplanung umfasst insbesondere folgende Bereiche:

a. bis l.

³ Für die Abfallplanung gelten insbesondere folgende Grundsätze:

a. bis d.

e. Der Transport der Abfälle soll mit der Bahn erfolgen, wenn dies wirtschaftlich tragbar ist und die Umwelt dadurch weniger belastet wird als durch andere Transportmittel.

⁴ Die Kantone unterbreiten die Abfallplanung dem Departement.

Abb. 1: Auszug aus der Technischen Verordnung über Abfälle (TVA) vom 10. Dez. 1990 (Stand 1. April 1996)

Abb. 2: Auszug aus dem Umweltschutzgesetz BL vom 27. Februar 1991 (Stand 27. Januar 2000)

§ 21 Sammlung der Siedlungsabfälle

¹ Die Gemeinden sorgen für die Sammlung der Siedlungsabfälle und für den Transport zu den Abfallanlagen oder zu den vom Kanton bezeichneten Sammelstellen.

² Sie sorgen dafür, dass wiederverwertbare Abfälle separat gesammelt werden.

³ Sie erheben für die Abfuhr von nicht wiederverwertbaren Siedlungsabfällen eine von der Menge abhängige Gebühr, welche die Kosten der gesamten Abfallbeseitigung deckt.

⁴ Sie können für die Abfuhr von Gartenabfällen und deren Kompostierung eine eigene, von der Menge abhängige Gebühr verlangen, die jedoch deutlich geringer sein muss, als die Gebühr nach Absatz 3.

§ 28 Zuweisung der Abfälle zu den Abfallanlagen

¹ Die kantonale Behörde legt das Einzugsgebiet einer Abfallanlage fest und bestimmt, welche Abfallsorten ihr mit welchen Transportmitteln zugeführt werden dürfen. Sie hört die betroffenen Gemeinden und Betreiberinnen bzw. Betreiber von Abfallanlagen vorher an.

² Sie kann bestimmen, dass einer Abfallanlage auch Abfälle aus einem anderen Einzugsgebiet zugeführt werden, namentlich wenn:

- a. eine andere Anlage überlastet oder ausgefallen ist,
- b. die Abfälle dadurch sinnvoller verwertet werden können oder
- c. die Kapazitäten dadurch wirtschaftlicher genutzt werden können.

³ In begründeten Fällen kann die kantonale Behörde anordnen, dass einzelne Abfallarten, insbesondere Sonderabfälle, bestimmten Abfallanlagen zugeführt werden müssen, sofern diese über die erforderlichen Einrichtungen verfügen und die Abfälle in der für die Anlagen verlangten Qualität und Form geliefert werden.

§ 30 Möglichkeiten des Kantons

¹ Der Kanton kann selbst Abfallanlagen erstellen, erwerben oder betreiben. Er kann zudem für die Einrichtung regionaler Sammelstellen sorgen, von denen aus die Abfälle zu den Ab-

fallanlagen transportiert werden.

² Der Regierungsrat kann nach Anhören der betroffenen Gemeinden Standorte für zukünftige Abfallanlagen festlegen und durch rechtliche Massnahmen für ihren Zweck sichern.

³ Der Regierungsrat kann mit anderen Kantonen oder mit öffentlich-rechtlichen oder privaten Unternehmen Vereinbarungen über eine Beteiligung an solchen Anlagen oder über den gemeinsamen Betrieb treffen.

⁴ Der Kanton kann an die Erstellung und den Umbau von Abfallanlagen bis zur Höhe der entsprechenden Bundesleistungen Beiträge leisten, Darlehen gewähren oder Bürgschaften übernehmen.

§ 31 Kosten

¹ Der Kanton überwälzt die Kosten, die ihm für die Behandlung, Verwertung und Beseitigung der Abfälle sowie für die übrigen Aufwendungen der Abfallbewirtschaftung entstehen, den Lieferantinnen und Lieferanten der Abfälle.

² Für die Gemeinden richtet sich die Gebühr nach den durchschnittlichen Kosten aller Beseitigungsanlagen und der Menge der gelieferten Abfälle.

³ Für die übrigen Abfall-Lieferantinnen und -Lieferanten wird die Gebühr nach Art und Menge der gelieferten Abfälle berechnet.

Abb. 2: Auszug aus dem Umweltschutzgesetz BL vom 27. Februar 1991 (Stand 27. Januar 2000)

§ 28 räumt dem Kanton das Recht ein, die geeigneten Transportmittel für den Abfall zu bestimmen. In der vom baselbieter Volk am 22. September 1996 und vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt am 11. März 1998 angenommenen Abfallvereinbarung zwischen den beiden Kantonen kommt zum Ausdruck, dass die in der KVA Basel zu verbrennenden Abfälle aus unserem Kanton - soweit wirtschaftlich vertretbar und ökologisch sinnvoll - per Bahn anzuliefern sind.

Gemäss § 21 kann der Kanton zu diesem Zwecke Sammelstellen bezeichnen und gemäss § 30 steht dem Kanton das Recht zu, für regionale Sammelstellen zu sorgen.

3 BEDARF

3.1 Verhältnis zum Regierungsprogramm

Im vom Landrat genehmigten Regierungsprogramm 1999 - 2003 ist unter dem Programmpunkt *Umweltschutz und Energie* im Abschnitt *Abfallwirtschaft* das Ziel stipuliert, den Abfall mit umweltgerechtem Transport gesetzeskonform zu entsorgen. Als Massnahme ist die Einführung des sogenannten integralen Entsorgungssystems (IES) Strasse/Schiene erwähnt.

3.2 Problemanalyse

Seit 1. Januar 2000 liefern praktisch alle Gemeinden unseres Kantons ihren Kehrriech in die KVA Basel. Früher hatten namentlich die Gemeinden des mittleren und peripheren Kantonsteils die Deponieanlage Elbisgraben bzw. die Deponie Liesberg der KELSAG für ihre Abfälle angefahren. Diese Neuausrichtung ist namentlich für die Gemeinden der Bezirke Liestal, Sissach und Waldenburg mit grösseren Transportdistanzen verbunden. Dies hat Mehrverkehr auf der Strasse zur Folge, es sei denn, es gelingt mit vertretbarem Aufwand, einen Teil des Abfalls auf der Schiene zur Entsorgungsanlage zu transportieren. Ein Grossteil der Gemeinden der KELSAG benutzt bereits seit Mitte 2000 den Bahntransport ab Umladestation Liesberg. Bereits 1992 sind im Rahmen des Projektes für eine Abfallbehandlungsanlage Pratteln entsprechende Überlegungen angestellt worden. Nach Ablehnung des Projektes Pratteln hat der Landrat mit seinem Beschluss vom 23. Juni 1994 zu einem *Massnahmenplan Abfallvermeidung* und zu *abfallwirtschaftlichen Abklärungen* die Regierung unter anderem beauftragt, Lösungen für den **kombinierten Transport Strasse/Schiene** aufzuzeigen, um, darauf abgestützt, in einem zweiten Schritt zeitgerecht die Konkretisierung und die Umsetzung einleiten zu können. Am 18. August 1998 genehmigte die Regierung die Vorlage an den Landrat zur Bewilligung des Verpflichtungskredites für das integrale Entsorgungssystem (IES) und leitete den Entwurf an den Landrat weiter.

Viele der Gemeinden, welche auf die Vorlage reagiert haben und einige Mitglieder der für die Vorberatung zuständigen Umweltschutz- und Energiekommission (UEK) haben verlangt, dass im integralen Entsorgungssystem auch der Abfall von Industrie und Gewerbe miteinbezogen wird. Es sei nicht einzusehen, weshalb namentlich die stadtnahen Gemeinden mit den Oberbaselbieter Gemeinden bezüglich der Transportkosten der Bahn solidarisch sein sollten, während Industrie und Gewer-

be ihren Müll weiterhin günstig - unter Umgehung der den Gemeinden anfallenden Kosten für die Wertstoffentsorgung - in die KVA nach Basel bringen könnten. Aus diversen Rechtsfällen der Vergangenheit - diese waren zum Zeitpunkt der Ausarbeitung der regierungsrätlichen Vorlage vom 18. August 1998 noch nicht abschliessend bekannt - ist heute klar, dass hauskehrichtähnliche Industrie- und Gewerbeabfälle unter die Abfallkategorie Siedlungsabfälle fallen. Und Siedlungsabfälle sind gemäss eidgenössischer Umweltschutzgesetzgebung ein Monopol der Kantone.

Aufgrund dieser neuesten Entwicklung macht es Sinn, die Vorlage von 1998 zu überarbeiten. Die Überarbeitung der Vorlage erlaubt, neben den Gemeinden mit Umladestellen auch alle übrigen Gemeinden in die Vernehmlassung des Vorhabens einzubeziehen.

Am 14. Januar 1999 stimmte das Büro des Landrates dem vom Regierungsrat beantragten Rückzug der Vorlage 98/144 zu.

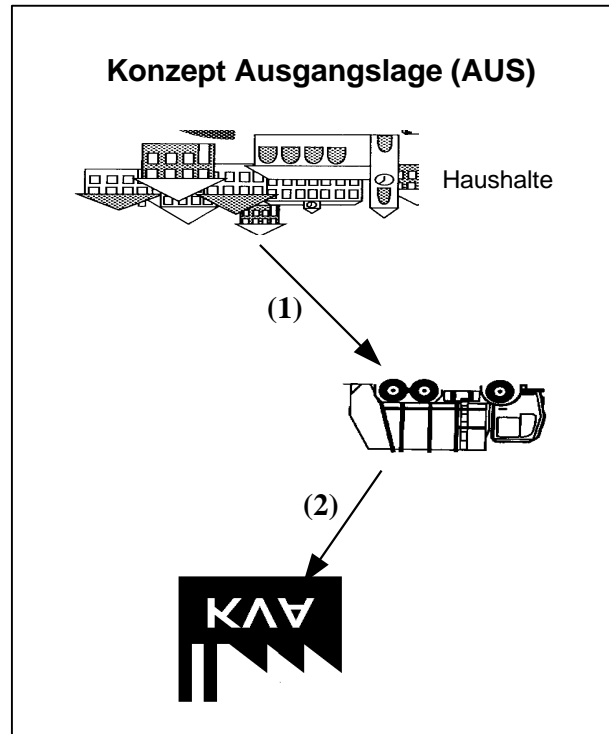
Seit Frühjahr 1999 werden die Arbeiten für ein neues Konzept von einer neu zusammengesetzten Kommission begleitet. In dieser Kommission sind namentlich Vertreterinnen und Vertreter aller regionaler Abfallverbände unseres Kantons - dies sind lose Informationsgremien der Gemeinden - tätig. Ausgangslage, Anforderungen, Randbedingungen wurden in dieser Kommission diskutiert und festgelegt. Ein gemeinsamer Nenner bildet sowohl Zielvorstellung als auch Messlatte für ein künftiges Konzept (siehe Abbildung 3).



Abb. 3: Gemeinsamer Nenner zum kombinierten Abfalltransport

Bekanntlich sind bei herkömmlichen Kehrichtfahrzeugen Behälter und Fahrzeug eine Einheit. Mit dem befüllten Fahrzeug wird die Entsorgungsanlage angefahren und die Abfälle werden dort entladen. Dieses Abfall-Entsorgungskonzept entspricht der Ausgangslage:

Konzept Ausgangslage (AUS): "Ausgangslage 2001" bedeutet Sammlung mit herkömmlichen Sammelfahrzeugen, Fahrt der abfallbeladenen Sammelfahrzeuge auf der Strasse zur KVA, Entleerung in den KVA-Bunker.



- (1) Sammlung** der Siedlungsabfälle durch herkömmliche Fahrzeuge.
- (2) Strassentransport** zur KVA Basel-Stadt und Entleeren der Abfälle in den KVA-Bunker.

Abb. 4: Konzept **Ausgangslage (AUS)**, Strassentransport mit herkömmlichem Sammelfahrzeug

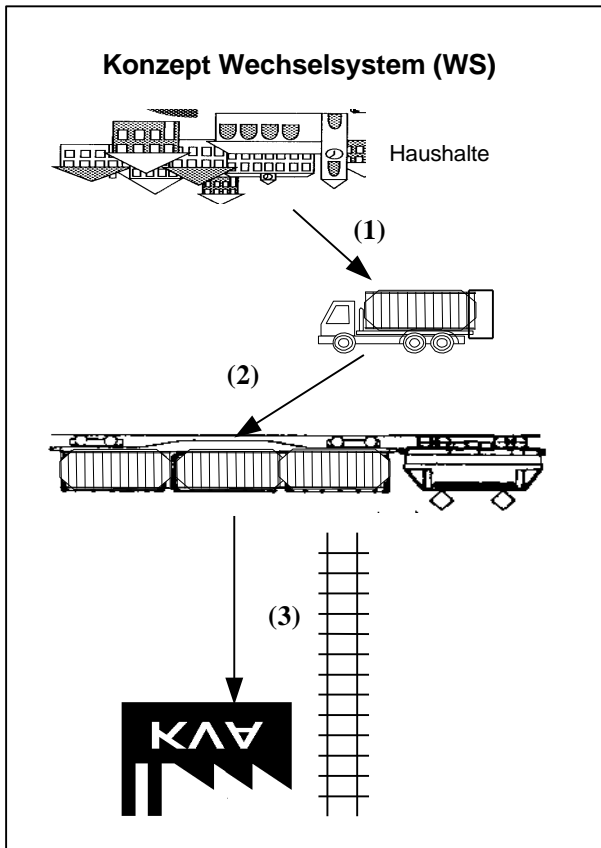
Über längere Distanzen ergeben sich damit unwirtschaftliche Transporte, da diese Fahrzeuge in erster Linie für das Einsammeln und nicht für das Transportieren der Abfälle konzipiert sind.

Mit neuen Sammelfahrzeugen mit Wechselcontainer können die Funktionen *Sammeln* und *Transport* voneinander getrennt werden, was für mittlere und längere Transportdistanzen wirtschaftlicher ist. Mit einem solchen Konzept wird es möglich, an einem in der Nähe des Sammelgebietes liegenden geeigneten Bahnhof mit Freiverladegleis (= Container-Umlade-Stelle, CUS) den vollen Container auf bereitstehende Eisenbahnwagen zu schieben und anschliessend einen leeren Container aufzunehmen. Danach stehen Sammelfahrzeug und Mannschaft sofort wieder für das Sammeln zur Verfügung und verbrauchen nicht produktive Zeit mit

dem Transport zur KVA. Ab der CUS erfolgt der Transport der vollen Container zur KVA per Bahn. Die in der KVA entleerten Container werden anschliessend mit der Bahn zurück zur CUS transportiert, wo sie für die Sammlung wieder bereitstehen.

Dieses neuartige Konzept

Konzept Wechselsystem (WS): "Kombinierter Transport mit Wechselsystem" ist in der Schweiz im Kanton Thurgau seit einigen Jahren erfolgreich in Betrieb.



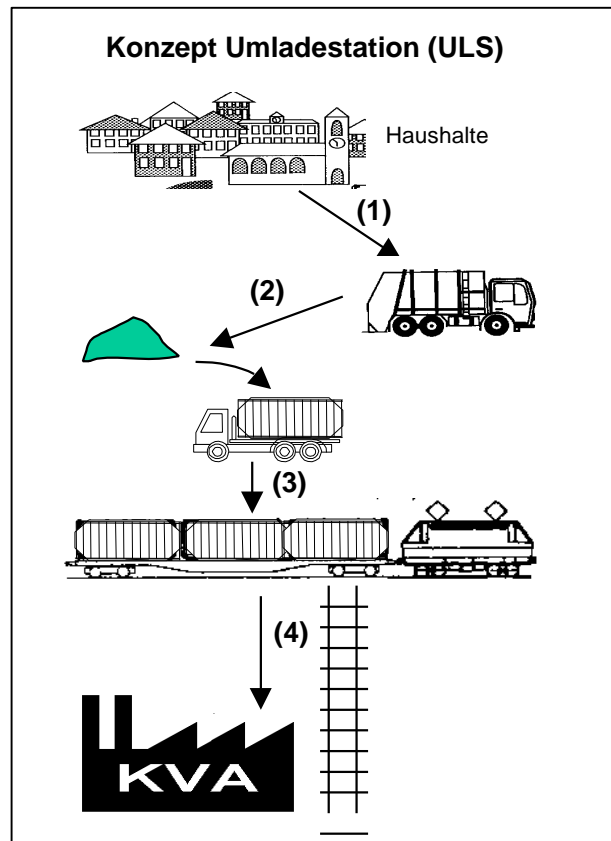
- (1) **Sammlung** der Siedlungsabfälle durch Fahrzeuge mit Wechselcontainer.
- (2) **Direktumschlag** des Containers vom Sammelfahrzeug auf die Bahn bei einer Container-Umlade-Stelle (CUS).
- (3) **Bahntransport** zur KVA Basel-Stadt und Entleeren des Containers in den KVA-Bunker.

Abb. 5: Konzept **Wechselsystem (WS)**, kombinierter Transport mit Wechselsystem

In unserem Kanton wird diesem Konzept mit einer gewissen Skepsis begegnet. Der kombinierte Abfalltransport ist aber auch mit herkömmlichen Kehrichtfahrzeugen und dem Kehrichtumlad in einer

Umladestation (ULS) möglich: Die Kehrichtfahrzeuge entleeren den Abfall in einer ULS (vorzugsweise in der Nähe eines Bahnhofs), wo der Abfall in bahngängige Container verladen, mit einem Transportfahrzeug zur CUS gefahren und auf die Bahn umgeschlagen wird.

Konzept Umladestation (ULS): "Kombinierter Transport über Umladestation". Ab der CUS erfolgt der Bahntransport analog dem Konzept WS.



- (1) **Sammlung** der Siedlungsabfälle durch herkömmliche Fahrzeuge.
- (2) **Umlad des Kehrichts** vom Sammelfahrzeug in bahngängige Container in einer Umladestation (ULS).
- (3) **Transport** des abfallbeladenen Containers mit Transportfahrzeug zur Container-Umlade-Stelle (CUS) und **Direktumschlag** vom Fahrzeug auf die Bahn.
- (4) **Bahntransport** zur KVA Basel-Stadt und Entleeren des Containers in den KVA-Bunker

Abb. 6: Konzept **Umladestation (ULS)**, kombinierter Transport über Umladestation

Für die vorerwähnten Konzepte stehen unterschiedliche Systeme für die Sammelfahrzeuge zur Verfügung. Es sind dies:

System 1, Hecklader: Die Abfälle werden hinter dem Fahrzeug über eine Aufnahmeeinheit eingegeben und in den zwischen Presse und Fahrerkabine liegenden Behälter gepresst. Die in unserem Kanton eingesetzten herkömmlichen Fahrzeuge mit fest aufgebautem Behälter sind ausschliesslich mit diesem System ausgerüstet.

System 2, Seitenlader, einseitig beladbar: Die Abfälle werden rechtsseitig des Fahrzeuges über eine Aufnahmeeinheit in die direkt hinter der Fahrerkabine platzierte Presse eingegeben und in den dahinter liegenden Behälter gepresst.

System 3, Seitenlader, beidseitig beladbar: Wie System 2. Die Abfälle können jedoch rechtsseitig und linksseitig des Fahrzeuges eingegeben werden.

System 4, Frontlader: Die Abfälle werden vor der Fahrerkabine über eine Aufnahmeeinheit in die direkt hinter der Fahrerkabine platzierte Presse eingegeben und in den dahinter liegenden Behälter gepresst.

3.3 Folgerungen

Neben den zusätzlich durchgeführten Abklärungen in Bezug auf Mengengerüst wurden vor allem die aktuell sich heute auf dem Markt befindlichen Logistiksysteme (Fahrzeugtypen und Komponenten) für das Konzept WS nochmals hinsichtlich ihrer Vor- und Nachteile, ihrer Benutzerfreundlichkeit und der finanziellen Auswirkungen näher untersucht. In die Abklärungen einbezogen wurde aber auch das Konzept ULS, welches beispielsweise im Kanton Zug seit mehreren Jahren eingeführt ist.

Dabei vermochte weder eines der zwei möglichen Logistikkonzepte noch die verschiedenen, auf dem Markt angebotenen Systeme des Konzeptes WS (Hecklader, Seitenlader, Frontlader) deutlich oben auf zu schwingen.

Einig war man sich hingegen in der Begleitkommission, dass eine Lösung für einen - wie auch immer gestalteten - kombinierten Transport Strasse/Schiene gefunden werden muss, wenn zweifelsfrei dargelegt werden kann, dass mit den im Durchschnitt gleichen (oder geringeren) Entsorgungskosten wie heute ein höherer Umweltnutzen erzielt werden kann. Dies ist auch der Auftrag von Regierung und Landrat und ist im Übrigen auch in der Abfallvereinbarung BL/BS grundsätzlich so stipuliert.

Wenn die theoretischen Grundlagen und berechneten Ergebnisse nicht zu überzeugen vermögen, bleibt nur die Durchführung eines gut konzipierten Praxistests. Damit können die in den bisherigen

Studien getroffenen Annahmen und errechneten Werte bestätigt oder aber entkräftet werden, womit am Schluss ganz klar darüber entschieden werden kann, in welchem Ausmass und in welcher Form der kombinierte Abfalltransport in unserem Kanton eingeführt wird.

Die ganze Entwicklung hin zum angestrebten kombinierten Transport dauert allerdings wesentlich länger - auch als die Regierung angenommen hat. Das Positive daran sind die zwischenzeitlich eingesetzten Bestrebungen zur Gründung von Abfallzweckverbänden (ein Verband ist bereits gegründet), die technische Weiterentwicklung der Sammelfahrzeuge sowie die damit einhergehende Verbesserung der Akzeptanz des kombinierten Transportes.

4 ZIELE

4.1 Ziele des Praxistestes

Der Praxistest soll konkret, d.h. mit in der baselbieter Praxis erhobenen Zahlen, Aufschluss über folgende Fragen geben:

1. Ist der **kombinierte Abfalltransport Strasse/Schiene** grundsätzlich zu den gleichen (allenfalls sogar tieferen) durchschnittlichen Kosten wie der reine Strassentransport, also entsprechend dem heutigen **Konzept AUS** machbar?
2. Ist das **Konzept WS** mit neuen Sammelfahrzeugen und Wechselcontainern in den Verhältnissen unseres Kantons praxistauglich?
3. Welches neue Logistikkonzept
 - a) **Konzept WS:** Sammeldienst mit neuen Fahrzeugen mit Wechselcontainer und Direktumschlag der Container auf die Bahn
oder
 - b) **Konzept ULS:** Sammeldienst mit herkömmlichen Fahrzeugen, Umladen der Abfälle in Umladestationen auf bahngängige Container, Transport der Container zur CUS und Direktumschlag der Container auf die Bahn
ist wirtschaftlicher, d.h. kostengünstiger?
4. Welches der beiden grundsätzlich möglichen Logistikkonzepte WS bzw ULS ergibt bei welchen Kosten welchen Umweltnutzen?

5. Welches Logistiksystem (Hecklader, Seitenlader einseitig resp. zweiseitig beladbar, Frontlader) des Konzeptes WS schneidet, gemessen an einer vorgängig definierten Kriterienliste, am besten ab? (Für die Konzepte AUS und ULS werden die herkömmlichen Fahrzeuge eingesetzt, also nur System Hecklader.)

Mit anderen Worten: Mit diesem Praxistest soll die Frage geklärt werden, mit welchem Konzept und mit welchem System der kombinierte Transport in welchem Umfang in unserem Kanton eingeführt werden soll. Der Praxistest bildet die Grundlage für die Überarbeitung der seinerzeitigen IES-Vorlage.

4.2 Ziel der Vorlage

Mit der vorliegenden Landratsvorlage soll zum einen der nicht einfache Entscheidungsweg in diesem Problemfeld dargestellt und aufgezeigt werden, wie aus einer - offen gesagt - etwas verfahrenen Situation herausgefunden werden kann. Zum andern geht es darum, den für diesen Praxistest notwendigen Kredit zu beantragen. Es ist davon auszugehen, dass eine neue IES-Vorlage nach der rund einjährigen Diskussion in der neuen Begleitkommission alleine keine neuen Erkenntnisse enthalten würde. Nur ein Praxistest kann die mehr emotionalen Vorbehalte entkräften oder aber erhärten.

5 DER EIGENTLICHE PRAXISTEST

5.1 Zu testende Konzepte und Systeme

Im Praxistest KOMBITRANS sollen die zwei verschiedene Konzepte WS und ULS des kombinierten Transports Strasse/Schiene untersucht und mit der Ausgangslage 2001, dem Konzept AUS, verglichen werden. Zudem sollen beim Konzept WS die verschiedenen Systeme untereinander verglichen werden.

Auf Anfrage an alle bekannten Hersteller solcher Fahrzeuge, ob für einen mehrmonatigen Test entsprechende Fahrzeuge inklusive der erforderlichen Container in Miete zur Verfügung gestellt werden können, haben sechs Systemlieferanten insgesamt acht Fahrzeuge angeboten.

In einer zusammen mit den Transportunternehmen vorgenommenen Fahrzeug-Evaluation konnten drei für den Test als geeignet beurteilte Fahrzeuge ausgewählt werden. Es sind dies ein Heck- und zwei Seitenlader (der eine rechtsseitig, der andere beidseitig beladbar) von verschiedenen Systemlieferanten. Nicht berücksichtigt werden konnte der einzige angebotene Frontlader, da er bereits bei früher in unserem Kanton durchgeführten Kurztests als ungeeignet taxiert werden musste.

Damit können im Praxistest die Konzepte und Systeme gemäss Abbildung 7 untersucht, bewertet und verglichen werden.

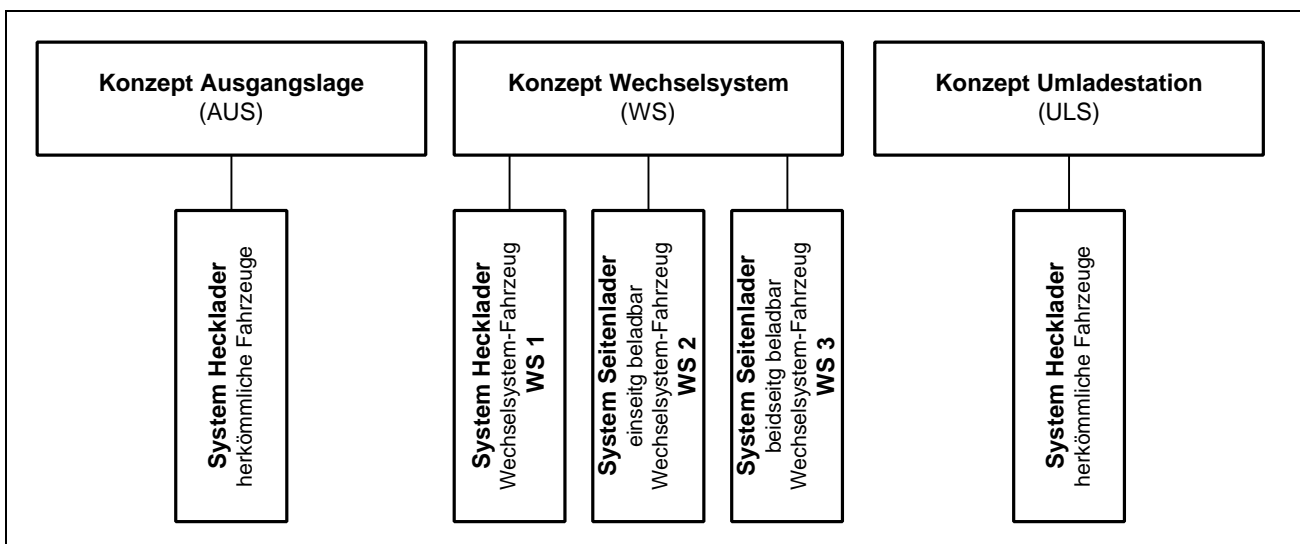


Abb. 7: Im Praxistest zu untersuchende Konzepte und Systeme

Sammlung und Transport erfolgen im Praxistest für die Konzepte AUS und ULS mit den herkömmlichen Fahrzeugen der Test-Transportunternehmer. Für das Konzept WS werden die neuen Fahrzeuge mit Wechselcontainern den Test-Transportunternehmern vom Kanton kostenlos zur Verfügung gestellt und durch deren Personal bedient und gewartet.

Im Praxistest sollen Sammlung und Transport von Kehricht und Sperrgut getestet werden. Weiter wurde von Gemeindevertretern angeregt, auch Sammlung und Transport von Wertstoffen wie Grünabfälle, Papier und Karton in den Test einzubeziehen. Schwerpunktmässig sollen nun die Abfallarten Kehricht/Sperrgut berücksichtigt werden. Einerseits, weil die Fahrzeuge mehrheitlich für diese Abfallarten zum Einsatz kommen, andererseits, um in diesem Bereich signifikante Daten zu erhalten. Die Sammlung von Wertstoffen soll aber an einzelnen Tagen ebenfalls getestet werden, um auch Hinweise für diese Abfallarten zu erhalten.

5.2 Testgebiete

Um das Konzept WS mit drei Wechselsystem-Fahrzeugen und das Konzept ULS mit einem herkömmlichen Fahrzeug gleichzeitig testen zu können, sind vier Testgebiete von vier verschiedenen Transportunternehmern ausgewählt worden (Anhang 1). Die Wahl erfolgte so, dass möglichst alle topografischen Verhältnisse in unserem Kanton sowie ländliche und städtische Ortsverhältnisse im Test berücksichtigt sind. Ebenso wurde darauf geachtet, dass die am Test beteiligten Fahrzeuge möglichst täglich im Einsatz stehen. Die für den Test vorgesehenen Gemeinden sind mit den Abfuhrunternehmern anhand der anfangs 2001 bestehenden Vertragsverhältnisse ausgewählt worden. Bis zum Testbeginn können sich jedoch noch Änderungen in den Vertragsverhältnissen ergeben, die entsprechend zu berücksichtigen sind.

Die öffentliche Sammlung von Kehricht und Sperrgut in den vier Testgebieten besorgen gemäss heutigen Vertragsverhältnissen (Januar 2001) im Auftrag der Gemeinden folgende Transportunternehmen: Automobilgenossenschaft Sissach-Eptingen (AGSE), Eptingen, Firma K. Mohler, Zunzgen, Firma A. Saxer, Basel, Firma H. Vogelsanger & Co, Arlesheim (vgl. Anhang 1). Diese vier Transportunternehmen sind bereit, den Praxistest durchzuführen.

5.3 Standorte Container-Umlade-Stellen (CUS) und Umladestation (ULS)

Als Standorte für die CUS, wo der Direktumschlag der bahngängigen Container auf die Bahn erfolgt, sind im Rahmen dieses Praxistests Münchenstein und Sissach vorgesehen (vgl. Anhang 1). Aus den Gemeinden des Unterbaselbiets wird der Kehricht an der CUS Münchenstein auf die Bahn verladen, aus den Oberbaselbieter Gemeinden erfolgt der Bahnumschlag an der CUS in Sissach.

Als Standort für die ULS ist ebenfalls die Gemeinde Sissach vorgesehen (vgl. Anhang 1). Aus den drei Oberbaselbieter Testgebieten werden die Abfälle mit herkömmlichen Sammelfahrzeugen gesammelt, auf der Waage des Autobahn-Werkhofes in Sissach gewogen und in der ULS Sissach, auf dem Areal der Firma Entso-Tech umgeladen. Für die Dauer des Tests wird bei der Firma Entso-Tech eine provisorische, einfache Umladestation installiert. Für die Unterbaselbieter Gemeinden ist aus Kostengründen im Rahmen dieses Testes kein Kehrichtumschlag in einer ULS geplant.

5.4 Dauer und Ablauf des Praxistestes

Um verlässliche Zahlen zu erhalten, ist der Praxistest auf die Dauer von insgesamt sechs Monaten angesetzt. Berücksichtigt wurde dabei insbesondere, dass die Fahrzeuge mit Wechselcontainer auch bei winterlichen Verhältnissen (Schnee, tiefe Temperaturen) getestet, resp. in der wärmeren Jahreszeit Aussagen über allfällige Geruchsemissionen bei der Umladestation und bei den Containerumladestellen gemacht werden können.

Der Test wird in zwei Phasen gegliedert (vgl. Abb. 8). In der Testphase 1, die 16 Wochen dauert, werden die Fahrzeuge einmal in jedem Testgebiet der Test-Transportunternehmer eingesetzt (Rotationsprinzip), d.h. nach 4 Wochen wechseln die Wechselsystem-Fahrzeuge die Testgebiete. In der Testphase 2 werden die Fahrzeuge noch einmal reihum eingesetzt, mit einem Wechsel alle zwei Wochen.

Während der ersten Testphase werden die Testresultate laufend ausgewertet, damit die Erkenntnisse für die zweite Phase genutzt werden können. In der zweiten Phase können zusätzliche Parameter aufgenommen werden (z.B. die Wertstoffe). Einzelne Parameter, für die aus der ersten Testphase genügend verlässliche Resultate vorliegen, können ev. auch weggelassen werden.

Phase	Testphase 1				Testphase 2			
Woche	Wo 1-4	Wo 5-8	Wo 9-12	Wo 13-16	Wo 17-18	Wo 19-20	Wo 21-22	Wo 23-24
Turnus	Fahrzeuge rotieren im vier-Wochen-Turnus				Fahrzeuge rotieren im zwei-Wochen-Turnus			
Abfallarten	Kehricht / Sperrgut; ev. bereits weitere Abfallarten in einzelnen Testgebieten				Kehricht / Sperrgut sowie punktueller Test weiterer Abfallarten (Wertstoffe: Grünmaterial, Papier, Karton)			
Messgrößen	Gemäss Kap. 5.5, Abb. 10				Je nach Resultaten der Testphase 1 ev. zusätzliche Parameter			

Abb. 8: Grober Testablauf

Beim Konzept ULS (Kehrichtumlad) sowie beim Konzept AUS setzen die Test-Transportunternehmer ihre bisherigen, herkömmlichen Sammelfahrzeuge ein. Der detaillierte Ablauf der Testphase 1 mit dem Rotationsprinzip geht aus Abbildung 9 hervor.

Die Erfassung der Ausgangslage erfolgt während acht Wochen vor Beginn des Praxistestes. Dabei ist für eine gute Vergleichsbasis zu berücksichtigen, dass die Erfassung nicht während den Sommerferien erfolgt.

Testgebiete	Während 8 Wochen vor Testbeginn	Testwochen 1-4	Testwochen 5-8	Testwochen 9-12	Testwochen 13-16
Gebiet 1 (orange) Anton Saxer (Anhang 1)	Herkömmliches Fahrzeug Ausgangslage (AUS)	<u>Herkömmliches Fahrzeug</u> <u>Kehrichtumlad ULS</u> (ULS)	Wechselsystem WS 3 (Seitenlader, zweiseitig beladbar)	Wechselsystem WS 2 (Seitenlader, einseitig beladbar)	Wechselsystem WS 1 (Hecklader)
Gebiet 2 (gelb) AGSE Eptingen (Anhang 1)	Herkömmliches Fahrzeug Ausgangslage (AUS)	Wechselsystem WS 1 (Hecklader)	<u>Herkömmliches Fahrzeug</u> <u>Kehrichtumlad ULS</u> (ULS)	Wechselsystem WS 3 (Seitenlader, zweiseitig beladbar)	Wechselsystem WS 2 (Seitenlader, einseitig beladbar)
Gebiet 3 (hellgrün) Kurt Mohler (Anhang 1)	Herkömmliches Fahrzeug Ausgangslage (AUS)	Wechselsystem WS 2 (Seitenlader, einseitig beladbar)	Wechselsystem WS 1 (Hecklader)	<u>Herkömmliches Fahrzeug</u> <u>Kehrichtumlad ULS</u> (ULS)	Wechselsystem WS 3 (Seitenlader, zweiseitig beladbar)
Gebiet 4 (hellblau) H. Vogelsanger & Co (Anhang 1)	Herkömmliches Fahrzeug Ausgangslage (AUS)	Wechselsystem WS 3 (Seitenlader, zweiseitig beladbar)	Wechselsystem WS 2 (Seitenlader, einseitig beladbar)	Wechselsystem WS 1 (Hecklader)	Herkömmliches Fahrzeug Ausgangslage (AUS) *

* Da nur im Oberbaselbiet eine ULS installiert wird, findet im Unterbaselbiet kein Kehrichtumlad in einer ULS statt. Stattdessen wird die Ausgangslage erfasst, d.h. der Kehricht wird per Strasse in die KVA Basel transportiert. Am Beispiel WS 1 (fett gedruckt) ist das Rotationsprinzip gut ersichtlich.

Abb. 9: Einsatz der verschiedenen Fahrzeuge in den vier Testgebieten nach dem Rotationsprinzip

Am Beispiel des Testgebietes 1 wird das Rotationsprinzip erläutert:

- Während acht Wochen vor Testbeginn protokolliert der Fahrer die Ausgangslage mit dem herkömmlich eingesetzten Fahrzeug.
- Nach Beginn des eigentlichen Tests wird in den Testwochen 1 - 4 weiter das herkömmliche Fahrzeug eingesetzt. Das Fahrzeug fährt zur Entleerung des Abfalls neu zur ULS in Sissach. Das Umladen der Abfälle in bahngängige Container und der Transport dieser Container von der ULS zur CUS Sissach erfolgt durch einen Drittunternehmer.
- In den Testwochen 5 - 8 setzt der Transportunternehmer das Wechselsystem-Fahrzeug WS 3, den beidseitig beladbaren Seitenlader ein. Am Ende der Testwoche 8 gibt das Transportunternehmen den Seitenlader ab und übernimmt den einseitig beladbaren Seitenlader (WS 2) für die nächsten vier Wochen, da-

nach den Hecklader (WS 1) für vier Wochen. Der Bahnumschlag erfolgt jeweils in der CUS in Sissach.

- Am Ende der Testwoche 16 gibt der Transportunternehmer den Hecklader (WS 1) ab. Die Testphase 1 ist damit beendet. Das gleiche Rotationsprozedere wiederholt sich - in kürzeren Intervallen - in der Testphase 2.

Analog danach wird in den übrigen drei Testgebieten verfahren. Im Testgebiet vier wird jedoch an Stelle der ULS direkt die KVA Basel angefahren.

Um ein möglichst gutes Kosten-/Nutzen-Verhältnis für diesen Praxistest zu erreichen, wurde folgenden Punkten Beachtung geschenkt:

- Die Standorte der CUS und der ULS, der Ausbaugrad der ULS und die Anzahl der eingesetzten Wechselsystem-Fahrzeuge sind so optimiert, dass bei möglichst geringen Kosten aussagekräftige Resultate erzielt werden.

- Im Konzept für den Praxistest sind nur zwei CUS vorgesehen, an welchen der Direktumschlag auf die Bahn erfolgen kann: Eine CUS für die Unterbaselbieter Gemeinden in Münchenstein und eine CUS für die Oberbaselbieter Gemeinden in Sissach. Auf eine CUS in Liestal wird aus Kostengründen während dem Praxistest verzichtet. Es kommt somit für einen Teil der Oberbaselbieter Gemeinden vor, dass die Sammelfahrzeuge während des Tests zuerst in Gegenrichtung (z.B. von Liestal nach Sissach) fahren müssen, bevor der Kehrriech auf der Bahn Richtung Basler KVA transportiert wird. In einer definitiven Konzeption, die allenfalls später umgesetzt wird, werden Retourfahrten wenn immer möglich vermieden. In einem allfälligen künftigen Konzept WS (Wechsel-system) wären für das Testgebiet ca. vier CUS vorgesehen.
- Dadurch, dass im Praxistest nur zwei CUS angefahren werden, sind die Anfahrtswege aus den Sammelgebieten zu den CUS, wo der Bahnumschlag stattfindet, länger als in einem allfälligen Konzept mit vier CUS. Entsprechend verlängern sich dadurch die Transportzeiten von den Sammelgebieten zur CUS. Aus den während des Praxistests gemessenen Transportzeiten können die effektiven Transportzeiten für ein Konzept mit vier CUS jedoch errechnet werden.
- Im Rahmen des Praxistests wird es nur eine ULS in Sissach geben, die von allen Test-Transportunternehmern des Oberbaselbiets angefahren werden muss. Auch hier kommt es somit für einzelne Fahrten vor, dass zuerst eine Fahrt in Gegenrichtung notwendig ist, bevor der Bahntransport zur KVA erfolgt. Um den organisatorischen und finanziellen Aufwand zu optimieren, wurde auf eine ULS im Unterbaselbiet verzichtet. In einem allfälligen künftigen Konzept ULS wären mehr als eine ULS vorzusehen.
- Ebenfalls im Sinne einer Kosten/Nutzen-Optimierung wird eine provisorische, einfache ULS installiert, die nicht den Ausbaugrad einer definitiven, fest installierten ULS hat. Der Kehrriechumschlag erfolgt ohne Presse, der Bahntransport der Abfälle somit unverpresst (bei einer definitiven ULS müsste der Kehrriechumlad in einer geschlossenen Halle stattfinden und der Kehrriech würde über eine Presse in die Bahncontainer verpresst, um höhere Transportgewichte zu erhalten und damit die Transportkosten zu minimieren). Um dennoch den

Vergleich mit definitiven Anlagen zu haben, werden die entsprechenden Kenndaten parallel bei in Betrieb stehenden, ausserkantonalen ULS erhoben. Diese Daten werden mit den im Kanton BL während des Praxistests erhobenen Werten verglichen. Dank diesen Vergleichsdaten sind verlässliche Aussagen zum Kehrriechumlad in einer definitiven ULS möglich.

5.5 Messgrössen und Art der Datenaufnahme

Die Messgrössen und die Art der Datenaufnahme ist in Abbildung 10 dargestellt.

Die Daten von Sammlung und Transport werden mehrheitlich durch die Fahrer, über das Ausfüllen eines einfachen Protokollblattes, erfasst. Die Touren werden aber auch durch Mitglieder des Test-Teams (Amt für Industrielle Betriebe und das beauftragte Ingenieurbüro) tageweise begleitet und protokolliert. Die Erfahrungen der Test-Transportunternehmer, der Fahrer und Belader werden über persönliche Befragungen durch das Test-Team und in Gesprächen während den Tagesbegleitungen aufgenommen. Ebenso werden die Erfahrungen der Gemeindebehörden erfasst. Die Meinungen und Rückmeldungen aus der Bevölkerung zur Bereitstellung des Abfalls bzw. zu dessen Einsammlung werden in einer Umfrage gezielt nachgefragt.

Aus den erhobenen Daten können weitere Leistungsdaten wie Sammelleistung, Transportleistung, Einsatzzeiten, \emptyset -Beladungen der Fahrzeuge etc. errechnet werden. Aufgrund der erfassten Zeiten werden über ASTAG-Studentarife die Kosten für Sammlung und Transport berechnet. Durch Aufnahme der Ausgangslage können die Zeiten und Kosten des kombinierten Transports mit den Daten der Ausgangslage für die Verhältnisse im Kanton BL direkt verglichen werden.

Weiter wird der Aufwand in der ULS für Entgegennahme und Umlad des Kehrriechs in Container, Transport zur CUS, Bahnumschlag und Rücktransport der leeren Container erfasst. Die Daten werden mit fest installierten, ausserkantonalen Umladestationen verglichen und die Kosten für Betrieb und Unterhalt der ULS (inkl. Personal) berechnet.

Mit den gewonnenen Daten kann schliesslich die Oekobilanz für alle getesteten Konzepte und Systeme erstellt werden. Somit kann am Schluss des Praxistests dem (finanziellen) Aufwand der verschiedenen Konzepte und Systeme deren (Umwelt-) Nutzen gegenübergestellt werden.

Messgrößen	Art der Datenaufnahme
Daten Sammlung (für jede Gemeinde separat) und Transport: Sammel-km und -zeiten (für jede Gemeinde separat), Transport-km und -zeiten, Belade- und Entladezeiten, Zeiten Bahnumschlag etc.	Protokollblatt, täglich durch Fahrer ausgefüllt
Fahrzeug-Beladung	Protokollblatt Fahrer, Waagscheine der KVA
Fahrzeugdaten: Motorisierung, Masse (Höhe, Breite, Länge, Wendekreis), Aufbauten, Gewichte (Leergewicht, Nutzlast, erreichte Achslasten etc.)	Protokollierung durch Test-Team
Fahrzeugtauglichkeit: Wendigkeit, Quartiertauglichkeit, Winter-tauglichkeit, Störanfälligkeit etc. der Fahrzeuge, Sicherheit für Personal und Passanten	Protokollierung durch Fahrer, Belader und Test-Team
Erfahrungen mit den Fahrzeugen,	Befragung der Test-Transportunternehmer, Fahrer, Belader durch Test-Team
Praxistauglichkeit der Fahrzeuge für Kehricht, Sperrgut, Grünmaterial, Papier, Karton	Protokollierung von Problempunkten durch Fahrer, Belader und Test-Team
Erfassen der Betriebskosten der Fahrzeuge	Buchführung durch Transportunternehmer
Bahnmläufe	Waagscheine der KVA, Überprüfung durch Test-Team
Aufwand und Betriebskosten Umladestation: Entgegennahme und Umlad Kehricht in bahngängige Container, Transport der vollen Container von der ULS zur CUS, Bahnumschlag, Transport der leeren Container zurück zur ULS	Protokollblatt ULS-Betreiber, Protokollierung durch Test-Team, Vergleich mit Daten von fest installierten in Betrieb stehenden ULS (ausserkantonal)
Lärm- und Geruchsemissionen der Fahrzeuge, auf der ULS und auf den CUS	Befragung der Bevölkerung und der Gemeindebehörden
Erfahrungen Kehricht-Umlad	Befragung ULS-Betreiber durch Test-Team
Erfahrungen der Gemeindebehörden	Befragung der Gemeindebehörden durch Test-Team
Reaktionen der Bevölkerung	Befragung der Bevölkerung zur Bereitstellung und Entsorgung des Abfalls durch Test-Team

Abb. 10: Messgrößen und Art der Datenaufnahme

5.6 Realisierung

Bei Bewilligung des Verpflichtungskredites durch den Landrat und nach ungenutztem Ablauf des fakultativen Finanzreferendums kann damit gerechnet werden, dass im Herbst/Winter 2001 mit der Testphase 1 begonnen werden kann. Bereits in den vorangehenden Monaten werden aber die Daten der Ausgangslage "AUS" im gesamten Testgebiet erfasst.

Der Praxistest wird damit im Frühjahr/Sommer 2002 abgeschlossen sein. Danach soll innerhalb von drei Monaten die detaillierte Auswertung erfolgen.

5.7 Rahmenbedingungen

Das Testkonzept wurde unter Berücksichtigung folgender - insbesondere für die betroffenen Gemeinden und die beteiligten Abfuhrunternehmer entscheidenden - Rahmenbedingungen erstellt:

- Den beteiligten (und auch den nicht beteiligten) Gemeinden und Transportunternehmern entstehen durch den Praxistest keine Mehrkosten. Die bisherigen Kosten für die öffentliche Sammlung in den Gemeinden laufen somit unverändert weiter. Sämtliche zusätzlichen Kosten für die Durchführung des Praxistests (Fahrzeug-/Containermiete, Kehrichtumlad in Umladestation, Bahntransport etc.) werden vollumfänglich der Abfallrechnung des Kantons belastet.
- Das bisherige Entsorgungskonzept der einzelnen Gemeinden wird während des Praxistests KOMBITRANS nicht verändert: Bisherige Bereitstellung und Sammelroute sowie bisheriger Entsorgungsturnus bleiben bestehen. Die Entsorgungssicherheit wird während des Tests im bisherigen Rahmen garantiert: Kein Dienstleistungsabbau im Vergleich zur Ausgangslage. Ebenso werden Statistik und Fakturierung wie bisher weitergeführt.

5.8 Auswirkungen

Die Resultate des Praxistests liefern die notwendigen Kenntnisse und Daten, aufgrund derer die verschiedenen Varianten für eine allfällige Umsetzung des kombinierten Abfalltransports Strasse/Schiene miteinander und gegenüber der Ausgangslage verglichen und die Best-Variante aus ökologischer und ökonomischer Sicht ermittelt werden kann.

Nur unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus dem Praxistest wird es möglich sein, ein allenfalls neues Entsorgungskonzept bei grösstmöglicher Akzeptanz in unserem Kanton einzuführen. Die Durchführung des beschriebenen Praxistests ist deshalb zur Entscheidungsfindung von grosser Bedeutung.

6 KOSTEN UND FINANZIERUNG

6.1 Kosten des Praxistests

Wie bereits in Kapitel 5.7 ausgeführt, sollen den Gemeinden und den Abfuhrunternehmern durch den Praxistest keine Mehrkosten entstehen.

Die im Testgebiet liegenden Gemeinden erhalten von ihren Abfuhrunternehmern während der Testdauer die gleichen Kosten verrechnet, wie sie für die ordentliche Abfallentsorgung vertraglich vereinbart sind.

Mit den beteiligten Abfuhrunternehmern wurde im Rahmen dieser Projektbearbeitung vereinbart, dass ihnen die eingemieteten Fahrzeuge mit Wechselcontainer vom Kanton kostenlos zur Verfügung gestellt werden, dass sie aber für deren Betriebskosten (Benzin, Wartung und ordentlicher Unterhalt, LSVA) selber aufkommen. Zudem werden von den Transportunternehmern keine Mehrkosten für das Erfassen der Testdaten und für den eventuell zusätzlich erforderlichen Einsatz von herkömmlichen Sammelfahrzeugen geltend gemacht. (Das Einsammeln von Sperrgut, welches überwiegend nicht den vorgegebenen Abmessungen der Abfallreglemente der Gemeinden entspricht, kann bei Fahrzeugen mit Wechselcontainern zu Schwierigkeiten führen). Der zusätzliche Zeitaufwand der Transportunternehmer für den Praxistest wird durch die geringeren Transportdistanzen (und die damit verbundenen Zeit- und Kosteneinsparungen) sowie den Knowhow-Gewinn kompensiert.

Sollte sich jedoch zeigen, dass mit Wechselcontainer-Fahrzeugen dauernd ein wesentlich höherer

Zeitaufwand für die Abfallsammlung resultiert und zusätzlich die konventionellen Fahrzeuge während längerer Zeit zum Erledigen des Auftrages eingesetzt werden müssten, so wären den Transportunternehmern die zusätzlichen Kosten durch den Kanton zu vergüten. Erweist sich ein eingesetztes Fahrzeug jedoch als untauglich, so wird der Praxistest mit diesem Fahrzeug vorzeitig abgebrochen. Damit ist sicher gestellt, dass die ausgewiesenen Gesamtkosten des Praxistestes eingehalten werden können.

Die Kosten für den Praxistest ergeben sich inklusive 7.6% Mehrwertsteuer wie folgt:

- Miete von drei Wechselcontainer-Sammelfahrzeugen mit je acht Containern für sechs Monate inkl. Motorfahrzeugsteuer und Versicherung
Fr. 425'000.--
- Einrichten und Betrieb der Umladestation in Sissach, inkl. Transport der Bahncontainer ab Umladestation zur Containerumladestelle auf dem Bahnhof Sissach
Fr. 110'000.--
- Bahntransportkosten für den Transport der Abfallcontainer ab CUS Sissach und CUS Münchenstein zur KVA Basel während 6 Monaten
Fr. 285'000.--
- Honorarkosten für die Vorbereitung, die Begleitung und die anschliessende Auswertung des Praxistests
Fr. 150'000.--
- Aufwendungen für Öffentlichkeitsarbeit
Fr. 30'000.--
- Reserve für Unvorhergesehenes (15%)
Fr. 150'000.--
- Gesamtkosten Praxistest
Fr. 1'150'000.--

6.2 Kapitaldienstkosten

Werden die Investitionskosten für den Praxistest von total Fr. 1'150'000.-- über 15 Jahre bei einem Zinssatz von 5 % abgeschrieben, so resultiert eine Annuität von 9.63 %.

Damit ergeben sich für diesen Praxistest Gesamtkosten von **Fr. 110'745.-- pro Jahr**.

Fallen ab dem Jahr 2001, wie für das Jahr 2001 budgetiert, jährlich 80'000 Tonnen brennbare Abfälle aus dem Kanton Basel-Landschaft an, die in der KVA Basel zu entsorgen sind, so ergeben sich mit den Kosten aus diesem Praxistest **theoretische Mehrkosten von ca. Fr. 1.40 pro Tonne Abfall**.

Bei einer Verbrennungsgebühr von z.Z. Fr. 195.-- pro Tonne Abfall entstehen damit dem Kanton Basel-Landschaft **theoretische Mehrkosten von ca. 0.7% während den nächsten 15 Jahren**.

Tatsächlich ergeben sich jedoch keine Mehrkosten, welche sich auf die Sackgebühr auswirken würden. Es ist nämlich zum einen zu berücksichtigen, dass die kantonale Abfallrechnung durch die ab dem 1. April 2001 gültigen Entsorgungsgebühren der KVA Basel entlastet wird. Die im Dezember 2000 bekannt gegebene neue Gebührenverordnung der KVA Basel sieht vor, dass per Bahn angelieferte Abfälle um Fr. 10.- pro Tonne günstiger als per LKW angelieferte Abfälle entsorgt werden können.

Für die während dem 6-monatigen Praxistest voraussichtlich ca. 6'500 Tonnen per Bahn an die KVA Basel angelieferten Abfälle beträgt die damit verbundene Einsparung ca. Fr. 65'000.-. Kann der kombinierte Abfalltransport Strasse/Schiene anhand der Testergebnisse befürwortet werden, so ergeben sich bei einer jährlich per Bahn angelieferten Abfallmenge von 35'000 Tonnen (entspricht ca. den Berechnungen der Vorlage 98/144) bisher nicht berücksichtigte, zusätzliche Einsparungen von Fr. 350'000.-- pro Jahr.

Zum anderen werden die Kosten für den Praxistest mit den Rückstellungen für die Deponieanlage Elbisgraben verrechnet (siehe Ziff. 6.3).

6.3 Projektfinanzierung

Im Budget 2001 sind für den Praxistest unter dem Investitionskonto 2343.501.60-051 Fr. 400'000.-- eingeplant. Weitere Fr. 800'000.-- sind im Investitionsprogramm 2000 bis 2010 der Bau- und Umweltschutzdirektion für das Jahr 2002 vorgesehen.

Die Kosten von jährlich Fr. 110'745.-- (**während 15 Jahren**) werden der Abfallrechnung des Kantons Basel-Landschaft belastet.

Diese - zu den eigentlichen Verbrennungskosten hinzukommenden - Kosten für den Praxistest werden bewirken, dass sich der Rückstellungsbetrag für die Nachsorge und einen allfälligen Störfall der Deponieanlage Elbisgraben (der jährliche Rückstellungsbetrag ergibt sich aus der Differenz zwi-

schen den Einnahmen und den Ausgaben der kantonalen Abfallrechnung) um diesen Betrag verringern wird (Kosteneinsparung bei allfällig zukünftigem Bahntransport nicht berücksichtigt). **Es kann festgehalten werden, dass die Finanzierung des Praxistestes auch ohne definitive Einführung des kombinierten Abfalltransportes Strasse/Schiene keine Erhöhung der Abfallbeseitigungsgebühren erfordert.**

Der Praxistest kann ohne zusätzliche finanzielle Belastung für die Bürgerinnen und Bürger des Kantons Basel-Landschaft realisiert werden.

6.4 Beiträge Dritter

Es können keine Beiträge Dritter geltend gemacht werden.

7 MITBERICHT- UND VERNEHMLASSUNGSVERFAHREN

Das Mitberichtsverfahren wurde bei sämtlichen Gemeinden des Kantons Basel-Landschaft und bei folgenden tangierten ausserkantonalen Amtsstellen und Organisationen durchgeführt:

- Baudepartement des Kantons Basel-Stadt
- Verband Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG)
- Oberbaselbieter Abfallverband (OBAV)
- Wirtschaftskammer Baselland
- Abfuhrunternehmerverband Kanton BL
- Automobilgesellschaft Sissach-Eptingen
- Kehrlichtbeseitigung Laufental Schwarzbubenberg AG (KELSAG)
- Gemeindeverband Abfallbewirtschaftung Unteres Fricktal (GAF)
- Eigenbetriebe Abfallwirtschaft Landkreis Lörrach

Ferner liessen sich rund 70 interessierte Vertreterinnen und Vertreter von Gemeinden über den geplanten Praxistest an 4 Orientierungsversammlungen im Laufe des Monats September 2000 informieren.

Im folgenden sind gekürzt die Stellungnahmen (kursiv) mit den Antworten auf die gestellten Fragen und Anregungen dargestellt:

*Nach Ansicht des **Baudepartementes des Kantons Basel-Stadt** verzögert der Praxistest die Abfalllieferungen per Bahn unnötig, da die Praxistaug-*

lichkeit im Ausland und in der Schweiz bereits erwiesen und die fachlichen sowie rechtlichen Voraussetzungen für eine kurzfristige Umsetzung gegeben seien. Das Baudepartement BS ersucht deshalb, die Weiterleitung der Landratsvorlage "Praxistest KOMBITRANS" nochmals zu überdenken.

Wie in Kapitel 3.3 ausgeführt, können die in den bisherigen Studien getroffenen Annahmen und errechneten Werte (eben diese werden angezweifelt und führten dazu, dass auch nach einjähriger Überarbeitung der IES-Vorlage kein Konsens über das weitere Vorgehen gefunden werden konnte) anhand des vorgesehenen Praxistestes bestätigt oder aber entkräftet werden. Nur anhand der Resultate des Praxistestes wird es möglich sein zu entscheiden, in welchem Ausmass und in welcher Form der kombinierte Abfalltransport in unserem Kanton eingeführt werden soll.

Der **Verband Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG)** begrüsst grundsätzlich den Praxistest, bringt allerdings drei Vorbehalte an:

1. Testgebiete und Transportunternehmen sind den im Jahr 2001 effektiv bestehenden Vertragsverhältnissen anzupassen.
2. Auch vom Test nur indirekt betroffenen Gemeinden dürfen keine Mehrkosten entstehen.
3. Der Finanzierung des Praxistestes über die Abfallrechnung wird nur zugestimmt, wenn gleichzeitig die bisher nicht erfolgte Verzinsung der Rückstellungen für Nachsorge, Rekultivierung und einen eventuellen Störfall der Deponie Elbisgraben rückwirkend ab 1.1.1996 (entsprechend der Verjährungsfrist für Zinsforderungen) und zu einem Zinssatz von 5% (entsprechend der derzeit der Abfallrechnung belasteten Verzinsung des Restwertes der Anlagen) der Abfallrechnung gutgeschrieben wird.

Die Testgebiete und Transportunternehmen werden den effektiven Verhältnissen zum Zeitpunkt des Praxistestes angepasst. Die auf den 1.1.2001 eingetretenen Veränderungen sind in der Vorlage bereits berücksichtigt.

Mit dem beantragten Kredit werden sämtliche Kosten, die durch den Praxistest entstehen, abgedeckt. Keine Gemeinde und kein Transportunternehmer im Kanton BL hat Mehrkosten zu tragen.

Die Forderung, dass der Zins der Rückstellungen für Nachsorge, Rekultivierung und einen eventuellen Störfall der Deponie Elbisgraben diesen Rückstellungen gutzuschreiben ist, wird noch abgeklärt; aber eine Rückwirkung bleibt ausgeschlossen.

Der **Oberbaselbieter Abfallverband (OBAV)** begrüsst den Praxistest. Ihm ist es ein Anliegen, dass alle 13 Gemeinden des OBAV in den Test einbezogen werden und dass die Gemeinden und die Öffentlichkeit laufend informiert werden. Zudem schlägt er vor, dass der Test bereits ab August 2001 gestartet werden sollte, um auch Aussagen über allfällige Geruchsbelästigungen machen zu können.

Die 13 Gemeinden des OBAV sind im Konzept berücksichtigt, ebenso sind Medienmitteilungen und Informationen an die Gemeinden vor und während des Testes sowie nach der Testauswertung vorgesehen. Geruchsemissionen und -Immissionen sollen ebenfalls überprüft werden. Zuzufolge Verzögerungen kann der Test nicht wie in der Vernehmlassung vorgesehen am 1. September 2001 beginnen. Dadurch verschiebt sich das Testende gegen die Sommermonate 2002, womit diesem Wunsch entsprochen ist.

Die weiteren Organisationen, die eine Stellungnahme abgegeben haben, stimmen dem Praxistest ebenfalls zu. Enthaltene Anregungen in diesen Vernehmlassungen betreffen nicht den eigentlichen Praxistest, sondern die definitive Umsetzung. Diese werden bei der eventuellen Umsetzung des kombinierten Strassen-/Bahntransportes gebührend berücksichtigt.

Von den 86 BL-Gemeinden sind 45 Stellungnahmen eingetroffen. **Während 40 Gemeinden den Praxistest befürworten, lehnen ihn 5 Gemeinden ab.**

Die Ablehnung der 3 Gemeinden **Aesch, Binningen und Seltisberg** beruht zusammenfassend aus folgenden Aussagen:

- Gegen kombinierten Strassen-/Bahntransport, da Bahntransportdistanzen im Kanton BL viel zu klein sind.
- Zweifel, dass erhoffte Erkenntnisse mit dem Test erbracht werden, resp. Vermutung, dass die hohen Kosten des Praxistestes zu positiven Ergebnissen für einen kombinierten Strassen-/Bahntransport zwingen.

Ob die Bahntransportdistanzen viel zu klein sind (und dadurch erhöhte Entsorgungskosten resultieren), soll genau mit dem Praxistest überprüft werden. Mit den Messgrössen und der Art der Datenaufnahme in vier Testgebieten, wie in Kapitel 5.5 beschrieben, ist eine verlässliche und objektive Auswertung der Testresultate sichergestellt und auch überprüfbar.

Die Gemeinde **Langenbruck** lehnt den Praxistest in allen Punkten ab. Ihrer Meinung nach sollte der

Kanton die Entsorgung von Siedlungsabfällen, analog den Abwasseranlagen, den Gemeinden übertragen. Mit diesem Vorgehen könnten neu kostengünstigere und regionale Lösungen verwirklicht werden. Langenbruck erachtet für sich die Umladestation Balsthal gegenüber Liestal sowohl oekologisch als auch oekonomisch sinnvoller.

Das Umweltschutzgesetz (USG) BL regelt die Zuständigkeiten u.a. im Abfallbereich. Der Praxistest resp. die allfällige spätere Umsetzung des kombinierten Abfalltransportes Strasse/Schiene entspricht in allen Belangen dem USG BL. Sollte sich die Meinung der Gemeinde Langenbruck durchsetzen (für die Abwasseranlagen ist im übrigen der Kanton zuständig, nicht die Gemeinden), so wäre eine Änderung des USG BL notwendig.

Reigoldswil lehnt den Praxistest als 5. Gemeinde ab. Sie unterstützt jedoch den kombinierten Abfalltransport Strasse/Schiene und ist der Meinung, dass das System so schnell wie möglich eingeführt werden soll. Sie erachtet den Test als unnötige Verzögerung, da die kantonale Behörde festlegen könne, in welchen Anlagen die Abfälle zu entsorgen sind. Die dazu benötigten Transportmittel können ebenfalls vom Kanton bestimmt werden (Art.28 Umweltschutzgesetz BL).

Es ist schon heute unbestritten, dass der kombinierte Abfalltransport vor allem für die weiter von der KVA Basel entfernten Gemeinden attraktiv ist. Der Praxistest ist aber dennoch aus den Gründen erforderlich, wie vorstehend u.a. zur Stellungnahme des Baudepartementes BS ausgeführt wurde.

Die vierzig den Praxistest befürwortenden Gemeinden sind Allschwil, Arlesheim, Birsfelden, Bottmingen, Ettingen, Münchenstein, Muttenz, Oberwil, Pfeffingen, Reinach, Schönenbuch, Therwil, Burg, Zwingen, Arisdorf, Bubendorf, Frenkendorf, Füllinsdorf, Giebenach, Lausen, Pratteln, Ziefen, Böckten, Buckten, Buus, Gelterkinden, Hemmiken, Känerkinden, Oltingen, Ormalingen, Sissach, Tenniken, Thürnen, Arboldswil, Bennwil, Bretzwil, Hölstein, Lauwil, Titterten, Waldenburg.

Von diesen Gemeinden verweisen deren 20 auf die Stellungnahme des Verbandes Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG). Sie bestehen ebenfalls darauf, dass die Rückstellungen der Deponie Elbisgraben ab dem 1.1.1996 zu 5% verzinst werden und der Betrag der Abfallrechnung gutgeschrieben wird.

Es wird auf die Aussagen zur Stellungnahme des VBLG verwiesen.

Weitere 5 Gemeinden schliessen sich der Stellungnahme des Oberbaselbieter Abfallverbandes (OBAV) an.

Es wird auf die Aussagen zur Stellungnahme des OBAV verwiesen.

In den zustimmenden Stellungnahmen der Gemeinden wird mehrfach der Wunsch nach Datenerfassung für jede einzelne Gemeinde, nach Einbezug von Grünmaterial und Wertstoffen in den Test sowie nach einer guten Orientierung der Gemeinden geäußert. Ebenso wird mehrfach das Solidaritätsprinzip abgelehnt oder angezweifelt.

Die Datenerfassung für das Einsammeln der Abfälle ist für jede einzelne Gemeinde sicher gestellt, ebenso wird der Orientierung der Gemeinden die nötige Beachtung geschenkt. Der Einbezug von Grünmaterial- und Wertstoffsammlungen ist im Praxistest vorgesehen. Wie weit dies jedoch möglich ist, muss sich im Test selbst erweisen.

Die Frage des Solidaritätsprinzipes muss unabhängig vom Praxistest gelöst werden. Zur Entschärfung dieser Frage tragen sicher die am 5.12.2000 durch den Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt auf den 1. April 2001 neu festgelegten Entsorgungsgebühren für die KVA Basel bei, wonach per Bahn angelieferte Abfälle um Fr. 10.-- pro Tonne (exkl. MWSt) günstiger angenommen werden als per LKW angelieferte Abfälle.

*Die Gemeinde **Ettingen** stimmt dem Praxistest nur mit Vorbehalt zu. Sie verweist einerseits darauf, dass der Hauskehricht der KMU nicht berücksichtigt sei und dass ungepresster Abfalltransport per Bahn erfolge. Andererseits äussert sie die Meinung, dass die Erfahrungen aus dem Kanton Thurgau genutzt werden sollten, um einen reduzierten Test durchführen zu können.*

Die privat entsorgten Abfälle der KMU werden im Test wie richtig bemerkt nicht berücksichtigt. Da es sich um Siedlungsabfälle handelt, die ebenso mit der öffentlichen Abfallsammlung entsorgt werden könnten, verfälschen sie aber die Testresultate nicht (sie beeinflussen nur die Abfallmenge)

Ausser den Abfällen, die in der ULS Sissach ungepresst umgeladen werden, gelangen alle Abfälle gepresst in Containern zur KVA Basel. Betreffend ULS Sissach verweisen wir auf die Aussagen in Kapitel 5.5

Der Test ist erforderlich, weil andernorts erhobene Ergebnisse als nicht übertragbar auf die Verhältnisse des Kantons Basel-Landschaft betrachtet werden. Die Dauer des Testes wurde so gewählt, dass verlässliche Zahlen erhoben werden können.

Die Verkürzung der Testdauer würde dies gefährden.

*Die Gemeinde **Oberwil** wünscht zusätzlich, dass der Test sofort abzubrechen ist, falls keine aussagekräftigen Daten ermittelt werden können.*

Wenn dieser unwahrscheinliche Fall nach vorgängigen Korrekturversuchen eintritt, würde der Test abgebrochen. Bezüglich eines teilweisen Testabbruches verweisen wir auf die Ausführungen in Kapitel 6.1.

Insgesamt darf festgestellt werden, dass die Betroffenen sich grossmehrheitlich der Sicht der Regierung anschliessen, wonach nur mit einem Praxistest die noch hängigen Fragen geklärt werden können.

8 GESETZMÄSSIGKEIT FINANZREFERENDUM

Der geplante Praxistest hat Ausgaben zur Folge, die über das Jahr des Voranschlages hinausgehen. Aus diesem Grund wird ein Verpflichtungskredit beantragt. Dieser übersteigt die referendumpflichtige Limite von Fr. 500 000.--. Der Kredit untersteht daher gemäss § 31 Ziffer 1b der Kantonsverfassung vom 17. Mai 1984 der fakultativen Volksabstimmung.

9 PARLAMENTARISCHE VORSTÖSSE

Es liegen keine parlamentarischen Vorstösse vor, welche mit dieser Vorlage abzuschreiben wären.

10 AUSBLICK AUF INDUSTRIELLE BETRIEBE BASELLAND AG (IBBL AG)

Am 30. Oktober 1997 hat der Landrat die Verselbständigung des Amtes für Industrielle Betriebe (AIB) beschlossen. Die mit diesem Beschluss vom Landrat verlangte Detailvorlage zur Überführung in die Industriellen Betriebe Baselland AG hat der Regierungsrat am 23. Mai 2000 an den Landrat

überwiesen. Am 8. Juni 2000 hat das Büro des Landrates die Vorlage an die Finanzkommission gewiesen. Die Kommissionsbehandlung ist zur Zeit im Gang. Es ist damit zu rechnen, dass das Parlament im Frühjahr 2001 die Vorlage behandeln wird. Die Volksabstimmung ist für den Herbst 2001 vorgesehen. Unabhängig vom Ausgang der für die Bildung der IBBL noch notwendigen Entscheide von Parlament und Volk sind im Abwasser- und Abfallbereich weitere Investitionen fällig. Der kombinierte Transport Strasse/Schiene ist ein Auftrag von Regierung und Parlament. Da, wie dargelegt, eine Investitionsvorlage für die definitive Einführung des kombinierten Transportes zur Zeit wegen der noch offenen Fragen nicht möglich ist, soll der hier vorgelegte Praxistest durchgeführt werden und entsprechende Klarheit bringen.

Für den Praxistest muss Geld investiert werden. Die aus dieser Investition resultierenden Kapitaldienstkosten werden - zusammen mit den Betriebs- und Kapitaldienstkosten der AIB-Abfallanlagen - gemäss Umweltschutzgesetz in die Gesamtkosten des AIB im Abfallbereich einfließen.

Da die jährlichen Rückstellungen für die Deponieanlage Elbisgraben um das Mass dieser zusätzlichen Kosten reduziert werden, ergibt sich keine Erhöhung der den Gemeinden weiter verrechneten Entsorgungskosten. Mit den den Gemeinden verrechneten Abfallgebühren deckt das Amt für Industrielle Betriebe seinen Aufwand und denjenigen der Aufsichtsbehörde im Geschäftsbereich Abfall und bezahlt der Finanzverwaltung Amortisations- und Schuldzinsen der Abfallanlagen. Wenn das AIB zu den IBBL wird, ändert sich daran grundsätzlich nichts. Die beim Übertritt bestehende Restschuld (des AIB beim Kanton) von allen Anlagen und Investitionen muss von der IBBL abgetragen bzw. das vom Kanton der IBBL gewährte Aktionärsdarlehen muss verzinst werden.

11 ANTRAG

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

Liestal, 10. April 2001

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident: Koellreuter

der Landschreiber: Mundschin

Beilage

Entwurf Landratsbeschluss

Landratsbeschluss

betreffend Bewilligung des Verpflichtungskredites für den Praxistest KOMBITRANS (kombinierter Abfalltransport Strasse/Schiene)

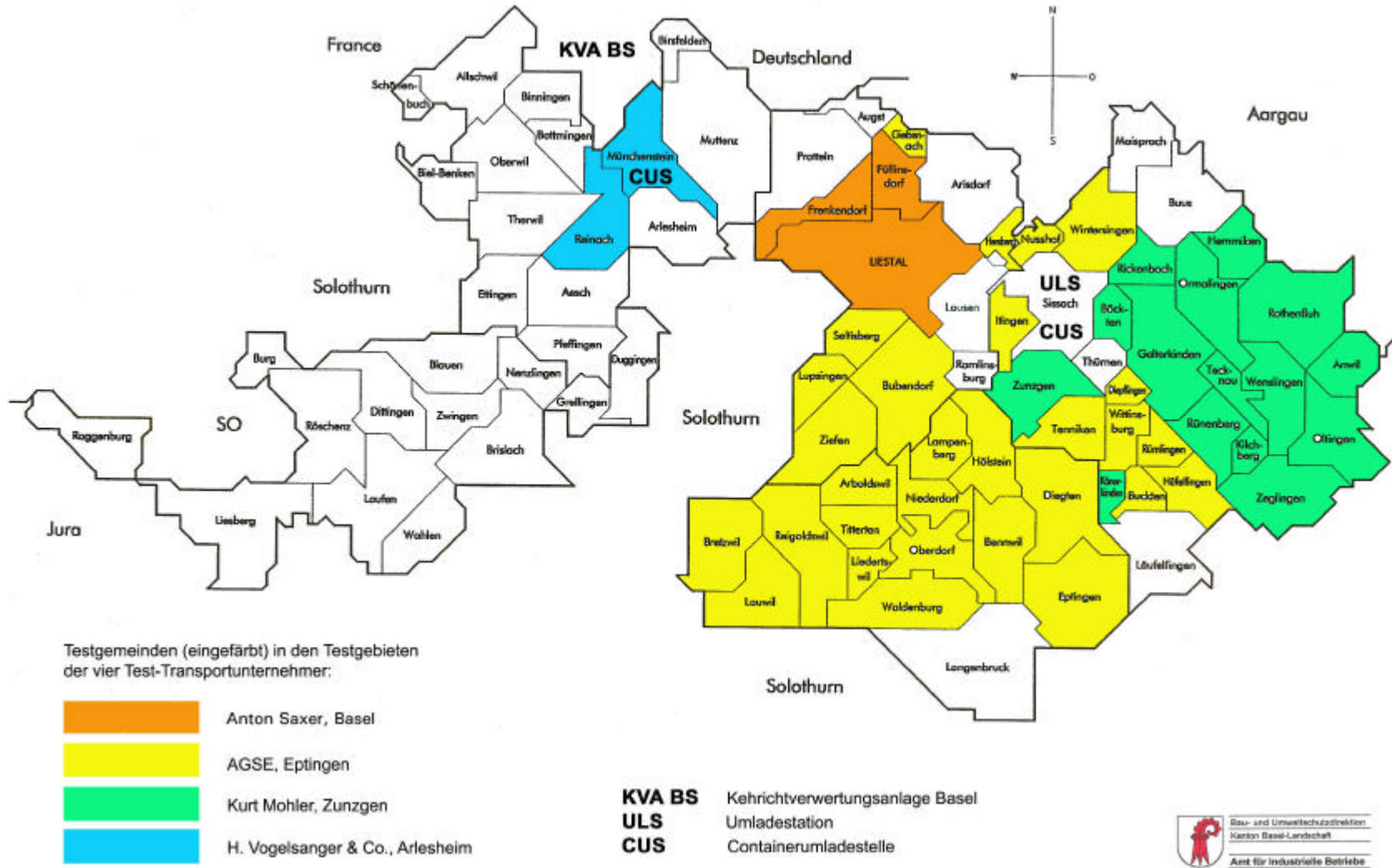
vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der für die Durchführung des Praxistests KOMBITRANS (kombinierter Abfalltransport Strasse/Schiene im Kanton Baselland) erforderliche Verpflichtungskredit von brutto Fr. 1'150'000.-- (inkl. 7.5% MWSt.) zulasten Konto 2343.701.60.051 wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis 1. Juli 2000 werden bewilligt.
2. Die Investition gemäss Ziffer 1 dieses Beschlusses ist bei der Berechnung des Vermögensaufbaus der Industriellen Betriebe Baselland (IBBL) AG zu berücksichtigen.
3. Die Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht, gestützt auf § 31, Ziff. 1b der Kantonsverfassung vom 17. Mai 1984¹ der fakultativen Volksabstimmung.

¹ GS 29.267, SGS 100

Praxistest KOMBITRANS: Testgebiete und Testgemeinden (Änderungen vorbehalten)



Pilotversuch KOMBITRANS im Kanton BL: Testgemeinden in den vier Testgebieten der Test-Transportunternehmer (TU), Standorte der beiden Container-Umladestellen (CUS), der Umladestation (ULS) und der Kehrichtverwertungsanlage (KVA) Basel