



2006/037

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Massnahmen Bahnübergänge Kreditvorlage

vom 7. Februar 2006

1 Zusammenfassung

Am 9. Dezember 2004 hat der Landrat eine dringliche Motion von Thomi Jourdan überwiesen mit dem Titel „Sicherung der Niveauübergänge – Jetzt braucht es konkrete Schritte“. Die Motion hatte einen tragischen Unfall am Übergang Reichensteinerstrasse der BLT-Linie 11 in Reinach zum Anlass.

Die vorliegende Verpflichtungskreditvorlage stützt sich auf einen im Jahr 2004 erarbeiteten Bericht „Grundsätze für die Signalisation der Kreuzungen Schiene / Strasse“ und eine darauf abgestützte Bestandesaufnahme für alle Strecken der BLT Baselland Transport und der Waldenburgerbahn.

Mit dem beantragten Verpflichtungskredit von 20 Mio. Franken sollen in den nächsten 8 Jahren anhand der Dringlichkeit, der Ausführungsreife der einzelnen Massnahmen und den jeweiligen Budgetmöglichkeiten noch ungesicherte Übergänge abgesichert oder aufgehoben sowie bestehende Absicherungen optimiert werden.

1.1 Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	1
1.1	Inhaltsverzeichnis	2
2	Rechtliche Grundlagen	3
3	Begründung / Bedarf	3
3.1	Heutige Situation	3
3.2	Arbeitsgruppe Tram-/Bahnübergänge	4
3.3	Massnahmen zur Optimierung der Absicherung	5
4	Die einzelnen Massnahmen	5
4.1	Waldenburgerbahn	5
4.2	BLT-Linie 10/17 (Birsigtal)	6
4.3	BLT-Linie 10 (Birseck)	6
4.4	BLT-Linie 11 (Reinach - Aesch)	7
4.5	BLT-Linie 14 (MuttENZ - Pratteln)	7
5	Termine	7
6	Kosten und Finanzierung	8
6.1	Investitionskosten / Projektfinanzierung	8
6.2	Beiträge Dritter	8
6.3	Finanzielle Auswirkungen	9
7	Nachhaltigkeit	10
8	Ergebnisse des Mitberichts- und Vernehmlassungsverfahrens	11
9	Parlamentarische Vorstösse	12
9.1	Postulat 2003/145 von Urs Baumann (CVP): Beseitigung der gefährlichen Einfahrt Reichensteinerstrasse in die Baselstrasse, Reinach	12
9.2	Postulat 2003/150 von Roland Bächtold (SD): Tramübergang Reichensteinerstrasse Reinach	13
9.3	Postulat 2003/239 von Thomi Jourdan / CVP/EVP-Fraktion: Sicherung des gefährlichen Tramübergangs Rennbahnkreuzung in MuttENZ	13
9.4	Motion 2004/329 von Thomi Jourdan (EVP): Sicherung der Tramübergänge - Jetzt braucht es konkrete Schritte !	13
10	Antrag	14
11	Anhang	14

2 Rechtliche Grundlagen

Für die Absicherung von Niveauübergängen sind diverse Gesetze und Verordnungen auf Bundesebene sowie Normen massgebend. Als Rechtsgrundlagen sind das Eidg. Eisenbahngesetz (EBG), die zugehörige Eisenbahnverordnung (EBV), das Eidg. Strassengesetz (SVG), die Signalisationsverordnung (SSV) sowie die SN.Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS), insbesondere die Norm SN 671'510, Kreuzung Schiene / Strasse aufzuführen. Im Jahre 2003 wurde die Eisenbahnverordnung bezüglich Bahnübergängen neu formuliert. Mit den Änderungen wurden die Verordnungen über die Signalisierung von Bahnübergängen und über den Bau von automatischen Anlagen zur Sicherung von Niveauübergängen aufgehoben. Die Grundsätze und Details zur Signalisierung und Sicherung sind in die Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) überführt worden.

Daraus ergibt sich, dass überall dort wo die Schienenfahrzeuge als Bahn und nicht als Strassenbahn (auf Sicht) verkehren, die Plangenehmigungsverfahren nach Bundesrecht abgewickelt werden müssen, d.h. mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) als Genehmigungs- und der Rekurskommission Infrastruktur und Umwelt des UVEK als Beschwerdeinstanz.

In § 6 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs kann der Kanton Unternehmen des öffentlichen Verkehrs für Aufgaben von regionaler Bedeutung Investitionsbeiträge ausrichten, indem er a) Anlagen und Areale unentgeltlich zur Verfügung stellt und b) Leistungen erbringt oder Eigenkapital zur Verfügung stellt.

3 Begründung / Bedarf

3.1 Heutige Situation

Im Kanton Basel-Landschaft können vier verschiedene Arten von Bahnanlagen und Betreibern unterschieden werden:

- SBB-Linien (Normalspur):
 - Basel – Pratteln – Kaiseraugst (– Brugg – Zürich) Fahrplanfeld 700,
 - Basel – Liestal – Sissach – Gelterkinden – Tecknau (– Olten), Fahrplanfeld 500 ,
 - Sissach – Läfelfingen (– Olten), Fahrplanfeld 503,
 - Basel – Laufen (– Delémont), Fahrplanfeld 230
- Waldenburgerbahn (Schmalspur 75 cm)
 - Liestal – Hölstein – Waldenburg, Fahrplanfeld 502
- Vorortslinien der BLT Baselland Transport (Meterspur)
 - Basel (Heuwaage) – Oberwil – Ettingen (– Flüh – Rodersdorf), Linie 10/17, Fahrplanfeld 506
 - Basel (Dreispietz) – Reinach – Aesch, Linie 11, Fahrplanfeld 507
 - Basel (Dreispietz) – Münchenstein – Dornach/Arlesheim, Linie 10, Fahrplanfeld 505
 - Basel (St.Jakob) – Muttenz – Pratteln, Linie 14 (von BVB betrieben),
- BVB – Strassenbahnlinien:
 - Zoo Dorenbach – Binningen, Linie 2
 - Basel Breite – Birsfelden Hard, Linie 3
 - Morgartenring – Allschwil, Linie 6

Auf den SBB-Linien bestanden bis vor wenigen Jahren noch ungesicherte oder nur mit Wechselblinkern abgesicherte Übergänge auf der Birstal- und der Läufeingerlinie. Mit der Absicherung des letzten Übergangs in Buckten im letzten Jahr sind alle Querungen ausreichend gesichert.

Am ehesten Handlungsbedarf besteht auf der Waldenburgerbahn, wo zwischen Liestal und Hölstein noch diverse Strassen- und Feldwegübergänge lediglich mit Andreaskreuzen versehen sind. Die in den letzten Jahren getätigten Investitionen beschränkten sich im Wesentlichen auf die Verbesserung der Situationen in den Innerortsbereichen von Hölstein, Niederdorf und Oberdorf, wobei gerade bezüglich der Erschliessung der an die Bahn angrenzenden Liegenschaften punkto Absicherung einige Kompromisse eingegangen werden mussten.

Auf den Vorortsbahnen der BLT bildete die Aufhebung bzw. Absicherung von Niveauübergängen einen Schwerpunkt im Rahmen der Planungen zum Ausbau dieser Linien und Investitionen der letzten 30 Jahre. So wurde bereits in dem mit Landratsbeschluss vom 14. Juni 1976 genehmigten Konzept zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs die Reduktion der Konfliktpunkte Schiene / Strasse und damit die Hebung der allgemeinen Verkehrssicherheit zum Ziel erklärt. In der Landratsvorlage vom 4. Januar 1977 betreffend Generellem Projekt zum Ausbau der Linie 17 wurde ausgeführt:

Untergeordnete Bahnübergänge werden aufgehoben, Strassen und Wege zusammengefasst und an den einzelnen wenigen Stellen mit dem Bahntrasse gekreuzt (über- oder unterführt bzw. mit Sicherungsanlagen abgesichert). Neue zusätzliche Übergänge werden nicht zugelassen. Ebenerdige Querungen werden in der Regel im Bereich von Haltestellen angeordnet. Befindet sich ein Niveauübergang im unmittelbaren Bereich eines Strassenknotens, wird dessen Absicherung in die bahnabhängige Lichtsignalanlage des Knotens integriert (Priorität beim öffentlichen Verkehrsmittel).

In diesem Sinne wurden alle vier Vorortslinien der BLT ausgebaut, bzw. abgesichert. Dabei mussten aufgrund von Widerständen und politischen Vorstössen auch Kompromisse bezüglich der ursprünglichen Ziele eingegangen werden. Ausstehend sind noch letzte Abschnitte der Linien 10 und 11 im Birstal.

Die Strassenbahnlinien der Basler Verkehrs-Betriebe BVB verkehren nach Strassenverkehrsgesetz, da alle drei auf Gebiet des Kantons Basel-Landschaft liegenden Strecken vollumfänglich im Strassenareal verlaufen. Die Tramlinien geniessen an den Lichtsignalanlagen im Kanton grundsätzlich Priorität, anderweitige Absicherungen drängen sich nicht auf.

3.2 Arbeitsgruppe Tram-/Bahnübergänge

Ausgelöst durch verschiedene Unfälle an Kreuzungen Schiene / Strasse trotz bestehender Absicherungen hat die Bau- und Umweltschutzdirektion 2004 eine Arbeitsgruppe Tram-/Bahnübergänge eingesetzt. Fachleute des Tiefbauamts (Vorsitz), der Bahnen, des Amtes für Raumplanung und der Kantonspolizei erhielten den Auftrag, Grundsätze für die Signalisation von Kreuzungen Schiene / Strasse im Kanton Basel-Landschaft festzulegen. Die Arbeitsgruppe betrachtete dabei die rund 250 einzelnen Gleisquerungen (Strassen, Fahrrad- und Fusswegübergänge) auf den Vorortslinien der BLT und der Waldenburgerbahn. Mit ihrem Bericht vom 20. September 2004 versuchte sie, korrekte Signalisationen und Absicherungen aufzuzeigen und zu typisieren. Diese werden als korrekt verstanden, wenn sie zugleich vorschriftenkonform sind und sicherheitsmässig befriedigen. Im Bericht werden

deshalb Standardabsicherungen festgelegt und unterschieden, einerseits zwischen Haltestellen- und Streckenbereich und andererseits ob es sich um einfache Querungen oder Strassenknoten handelt.

Die Arbeitsgruppe definierte drei Arten von Risiken an Kreuzungen Schiene / Strasse:

- Risiken der Anlage bzw. dem Zusammenwirken der Elemente Ausgestaltung, Sicht, Signalisation, Betrieb,
- Risiken der Fahrzeuge strassen- und bahnseitig,
- Risiken des sicherheitsbezogenen Verhaltens der Verkehrsteilnehmer/innen (Fahrzeuglenker/innen, Wagenführer/innen, Fussgängerverkehr)

Die Arbeitsgruppe befasste sich im Wesentlichen nur mit dem ersten Punkt im Wissen darum, dass damit nicht alle Probleme um das Thema Kreuzungen Schiene / Strasse angegangen werden konnten (die beste Signalisation ist wirkungslos, wenn sie wissentlich missachtet wird oder ihre Bedeutung nicht bekannt ist).

3.3 Massnahmen zur Optimierung der Absicherung

In den vergangenen Monaten wurden nun eine Bestandesaufnahme sämtlicher Tram- und Bahnübergänge auf den BLT-Linien und der Waldenburgerbahn durchgeführt und anhand der Standards aus dem Bericht der Arbeitsgruppe beurteilt. Dabei konnte festgestellt werden, dass zwar insbesondere die stark frequentierten Übergänge bereits heute gesetzes- und normenkonform abgesichert sind. Die Untersuchung der insgesamt 250 Querungen ergab aber, dass vor allem auf der Strecke der Waldenburgerbahn (insgesamt 70 Querungen) noch mehrere ungesicherte Übergänge vorhanden sind. Auf den BLT-Linien handelt es sich um Fusswegübergänge, welche nicht direkt im Haltestellenbereich liegen und zusätzlich mit Schranken abgesichert werden sollen sowie um lichtsignalgesicherte Übergänge, welche gemäss Standard mit Schranken versehen werden sollen. Die Kosten für die Umrüstungen und zusätzlichen Absicherungen wurden anhand von Erfahrungswerten mit 20 Mio. Franken abgeschätzt.

4 Die einzelnen Massnahmen

Die nachstehend aufgeführten Massnahmen zeigen auf, wo in welchem Umfang Handlungsbedarf aufgrund der Analyse besteht. Für die weitere Bearbeitung sind insbesondere Abklärungen betreffend Platzbedarf und Landbeanspruchung notwendig. Die Ergebnisse können allenfalls auch dazu führen, dass zu einem späteren Zeitpunkt noch Modifikationen an den nachstehend aufgeführten Massnahmen erfolgen müssen.

4.1 Waldenburgerbahn

Wie bereits ausgeführt, besteht auf dem Trasse der Waldenburgerbahn am ehesten Handlungsbedarf. Dies hat auch dazu geführt, dass das Tiefbauamt bereits erste Planungsaufträge erteilt hat für die dringendsten Fälle auf offener Strecke. Als im Rahmen dieses Programms zu realisierende Massnahmen sind vorgesehen:

- Liestal, Haltestelle Altmarkt, Gräubernwegli (Fussgänger): Absicherung mit Schranke,
- Liestal / Bubendorf, Bereich NeuhoF / Kläranlage: Absicherung eines Überganges mit Schranke und Aufhebung weiterer Niveauübergänge und parallele Ersatzerschliessung,
- Bubendorf, Talhaus / Obertalhaus: Absicherung mit Schranken oder Ersatzerschliessungen,
- Bubendorf, Ausfahrt ab Hauensteinstrasse nach Lampenberg und Ramlinsburg: Absicherung mit Schranke oder Aufhebung mit verkehrstechnisch anderer Gestaltung des Abzweigers,
- Hölstein, Niveauübergänge Wella, Schützenhaus, Steinenweg: Absicherung eines Übergangs mit Schranke bei gleichzeitige Aufhebung der beiden anderen,
- Hölstein, Privatübergänge "Schöpflin-Brücke" und "Lindenbrücke": Ersatz der heutigen Wechselbinker durch Schranken,
- Hölstein, Haltestelle Weidbächli: Umgestaltung Haltestellenzugang über die Hauensteinstrasse mit Schrankenabsicherung,
- Niederdorf, Haltestelle Hirschlang: Absicherung des Fusswegübergangs mit Schranke,
- Niederdorf, Übergang Bennwilerstrasse (Mühle): Ersatz der Blinklichtanlage durch Schranke,

4.2 BLT-Linie 10/17 (Birsigtal)

Die Linie der früheren Birsigtalbahn wurde in den 80er-Jahren zwischen Binningen und Ettingen ausgebaut und nach den damaligen Erkenntnissen abgesichert. Zwischen 1994 und 1997 folgten die weiteren Abschnitte in Binningen. Zusätzliche Massnahmen sollen wie folgt getroffen werden:

- Binningen, Weihermattstrasse: Absicherung des abgesetzten Fussgängerübergangs mit Schranke,
- Binningen, Brückenstrasse: Absicherung des Fussgängerübergangs auf offener Strecke mit Schranke,
- Binningen, entlang Bottmingerstrasse, diverse Privatübergänge: fehlender Platz, zusätzliche Abklärungen notwendig (vorderhand keine Massnahme, reduzierte Geschwindigkeit Tram),
- Bottmingen, Wuhrmattstrasse: Absicherung des abgesetzten Fussgängerübergangs mit Schranke,
- Ettingen, Flühbergweg und Hauptstrasse: Ersatz der bestehenden Lichtsignalanlagen durch Schrankenanlage,
- Ettingen, Hauptstrasse: Absicherung des separaten Fussgängerübergangs mit Schranke,
- Ettingen, Übergänge Brühlmattweg und Brühlstrasse: Absicherung mit Schranke der beiden bisher nicht abgesicherten Übergänge

4.3 BLT-Linie 10 (Birseck)

Im Rahmen des Verpflichtungskredits zum Ausbau der Linie 10 im Birseck sind in den vergangenen Jahren Übergänge abgesichert oder aufgehoben worden. Ausstehend sind noch zwei kurze Abschnitte, bei welchen sich die Plangenehmigungsverfahren seit Jahren hinziehen. Zulasten des beantragten Kredits dieser Vorlage sind zusätzliche Absicherungen von Fussgängerübergänge vorgehen.

- Münchenstein, Hofmatt: Absicherung des Fussweges von der Birs her mit Schranke,
- Münchenstein, Abschnitt Dorf - Aluminium AG: Aufhebung von Privatübergängen und Zusammenfassung zu einem mit Schranke abgesicherten Überganges (in Kredit Ausbau Linie 10, Verfahren abgeschlossen mit Entscheid Rekurskommission UVEK vom 14.12.2005),
- Arlesheim, Übergang Birseckstrasse: Absicherung des Fussgängerüberganges mit Schranke,

- Arlesheim, Abschnitt entlang Hirslandweg: Absicherung der Übergänge mit Schranken (in Kredit Ausbau Linie 10, Ausführung 2006)
- Arlesheim, Haltestelle Stollenrain: Lichtsignalabsicherung der Gleisquerung für Fussgänger,
- Arlesheim, Bahnhofstrasse: Eliminierung der Niveauübergänge durch Trasseverlegung (im Rahmen Ausbau Bahnhof Dornach-Arlesheim, separate Kreditvorlage)

4.4 BLT-Linie 11 (Reinach - Aesch)

Zahlreiche Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind im Rahmen des Kredits zum Ausbau der Linie 11 bereits erfolgt oder im Gange. Die noch ausstehenden Massnahmen im Rahmen jenes Kredits sind hier ebenfalls aufgeführt. Als zusätzliche Massnahmen sind insbesondere Absicherungen von Fussgängerübergängen und Umgestaltungen von heute lichtsignalgeregelten Übergängen zu Schrankenabsicherung vorgesehen. Im Ortskernbereich Reinachs wird der Ausbau im Rahmen eines mit der Gemeinde erarbeiteten Gestaltungskonzepts als Strassenbahn ohne spezielle Absicherungen erfolgen.

- Münchenstein, Bereich Schwertrain/Ruchfeld: Absicherung der Velo- und Fusswegübergänge mit Schranken,
- Münchenstein, Übergang Binningerstrasse / Haltestelle Spengler: Absicherung mit Schranke (Inbetriebnahme Ende 2005, Kredit Ausbau Linie 11),
- Münchenstein, Gartenstadt: Absicherung des abgesetzten Fussgängerübergangs mit Schranke,
- Münchenstein, Heiligholz: Absicherung des abgesetzten Fussgängerübergangs mit Schranke,
- Reinach, Fleischbachstrasse: Absicherung des abgesetzten Fussgängerübergangs mit Schranke,
- Reinach, Reichensteinerstrasse: Umgestaltung zu Schrankenabsicherung des Übergangs (vorgezogene Massnahme, Inbetriebnahme Herbst 2005),
- Reinach, Schönenbachstrasse: Umgestaltung zu Schrankenabsicherung des Übergangs,
- Reinach, Übergänge Gartenstrasse und Landererstrasse: Absicherung mit Schranke bzw. Aufhebung (Kredit Ausbau Linie 11),
- Aesch, diverse Zufahrten zu Privatparzellen: Aufhebung im Rahmen Quartierplan (Kredit Linie 11)
- Aesch, Zufahrt Parkplatz vor Endschlaufe: Aufhebung (Kredit Linie 11)

4.5 BLT-Linie 14 (MuttENZ - Pratteln)

Die Absicherung aller Niveauübergänge entlang der Linie 14 im Rahmen des entsprechenden Kredits ist abgeschlossen und entspricht weitgehend den Standards. Nebst der Umgestaltung der Lichtsignale für den Fussgängerverkehr an verschiedenen Anlagen drängt sich nur die zusätzliche Absicherung des Fussgängerübergangs bei der Rennbahnkreuzung auf:

- MuttENZ, Margelackerstrasse (Rennbahnkreuzung): Absicherung des abgesetzten Fussgängerübergangs mit Schranke (vorgezogene Massnahme, Inbetriebnahme Juni 2005)

5 Termine

Die Realisierung erstreckt sich anhand der Dringlichkeit, der Ausführungsreife (Projektierung und Plangenehmigungsverfahren) der einzelnen Massnahmen und den jeweiligen Budgetmöglichkeiten auf mehrere Jahre. In den Mehrjahresprogrammen der Bau- und Umweltschutzdirektion sind für die Jahre 2006 bis 2013 jeweils 2.5 Mio. Franken eingesetzt.

6 Kosten und Finanzierung

6.1 Investitionskosten / Projektfinanzierung

Die Kosten wurden geschätzt anhand vergleichbarer in den letzten Jahren realisierter Massnahmen. So wurden als Richtwerte pro Schrankenanlage 500'000 Franken eingesetzt, wobei die einzelnen Beträge sehr unterschiedlich sein können, je nach strassen- oder bahnseitig anfallenden Kosten, wenn zum Beispiel aus Platzgründen umfangreiche Strassenanpassungen oder gar Gleisverschiebungen notwendig werden.

Für die einzelnen Linien sind folgende Kosten zulasten des Verpflichtungskredits ermittelt worden:

Waldenburgerbahn	11.1	Mio. Fr.
BLT Linie 10/17 Birsigtal	3.4	Mio. Fr.
BLT Linie 10 Birseck	1.0	Mio. Fr.
BLT Linie 11	3.5	Mio. Fr.
BLT Linie 14	1.0	Mio. Fr.
Total	20.0	Mio. Fr.

Die Finanzierung erfolgt zulasten des Kantons und wird nach der ab 2006 geltenden Rechnungslegung des Kantons als Investitionsbeitrag in der laufenden Rechnung des Tiefbauamts geführt, da die Anlagen in Eigentum und Unterhalt der Unternehmen übergehen.

6.2 Beiträge Dritter

Als Folge des Entlastungsprogramms 2003 des Bundes werden an die Sanierung der Niveauübergänge keine Bundesbeiträge mehr aus Mineralölsteuergeldern ausgerichtet. Für die Übergangszeit hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine Liste der 190 gefährlichsten Bahnübergänge der Schweiz erstellt, an welche noch bis zum Inkrafttreten des neuen Finanzausgleichs kleine Beiträge (max. 100'000 Franken pro Übergang) ausgerichtet werden können. So wie es aussieht, werden nicht alle diese Übergänge innert der Frist saniert, sodass die Möglichkeit besteht, weitere Vorhaben anzumelden. Voraussetzung ist jedoch, dass die fraglichen Niveauübergänge eine kritische Sichtzeit von ca. 6 Sekunden aufweisen und dass sie dem allgemeinen motorisierten Verkehr dienen. Feldwege sind nach wie vor ausgeschlossen.

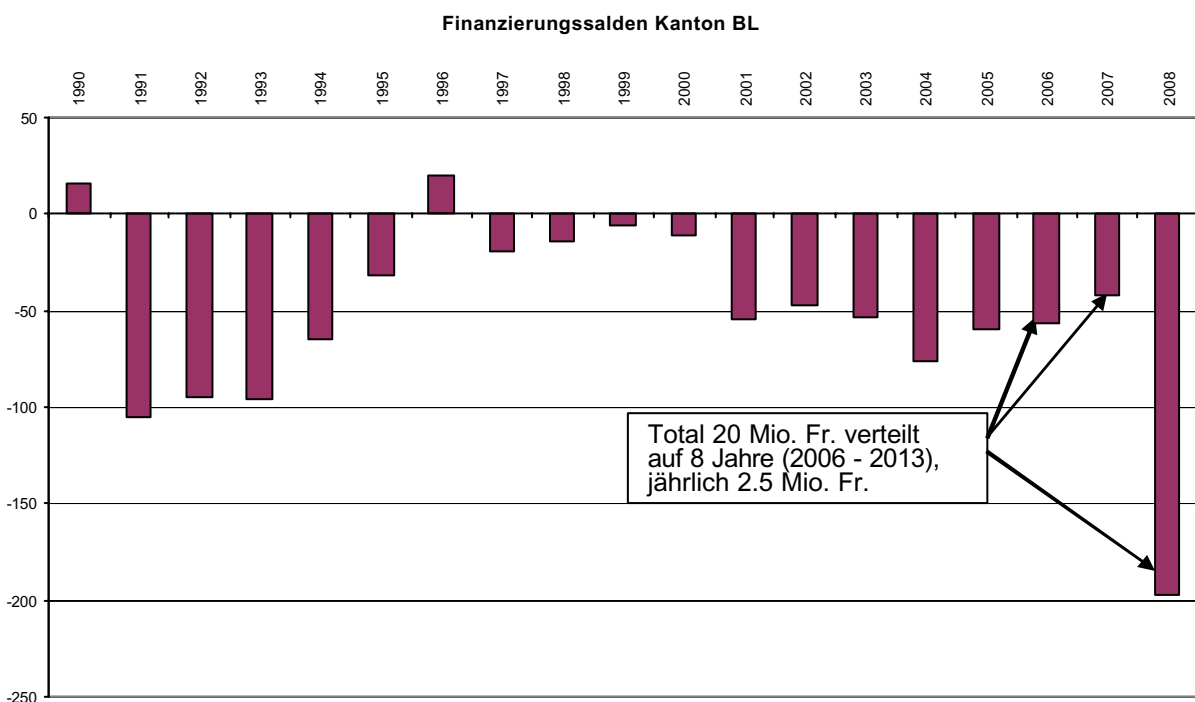
Sobald für einzelne Vorhaben Vorprojekte mit Kostenvoranschlag vorliegen, sollen diese zwecks Vorbescheid dem ASTRA eingereicht werden. Endgültige Subventionsentscheide werden erst nach erfolgtem Plangenehmigungsverfahren und Vorliegen einer unterschriebenen Vereinbarung zwischen Strassen- und Schieneneigentümern über die Finanzierung der Restkosten gefällt. Die endgültigen Gesuche (inkl. Plangenehmigung und Kostenteilervereinbarung) sind vor Ende 2006 einzureichen, damit die Anlagen spätestens 2007 montiert, abgenommen und abgerechnet werden können. Ab 1. Januar 2008 werden keine Bundesgelder mehr zur Verfügung stehen.

6.3 Finanzielle Auswirkungen

Die Anlagen, insbesondere Schrankenanlagen mit Betriebs- und Unterhaltskosten gehen in Eigentum und Unterhalt der Verkehrsunternehmungen über. Die Verkehrsunternehmen sind dafür (Unterhalt, Strom etc.: ca. 5000 Franken/Jahr pro Barrierenanlage) verantwortlich, was sich in den Kosten der Leistungsaufträge niederschlägt.

Da die Aufwendungen als Investitionsbeiträge gemäss § 6 des ÖV-Gesetzes anfallen, werden sie in der laufenden Rechnungen des Tiefbauamts erfasst, welches auch für die Realisierung besorgt ist. Dementsprechend haben sie Auswirkungen auf den Finanzierungssaldo des Kantons. Im Budget 2006 und im Finanzplan 2005 - 2008 sind jährliche Tranchen von 2.5 Mio. Franken berücksichtigt.

Auswirkungen auf den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaf



Quelle: Entwicklung Finanzplan.xls / Grafik_Beilage1_lprog.xls / STAND: 31.8.05 gem. FKD

8 Ergebnisse des Mitberichts- und Vernehmlassungsverfahrens

Zur Vernehmlassung wurden die beiden Transportunternehmen BLT Baselland Transport AG und Waldenburgerbahn AG sowie die Hauptabteilung Verkehrssicherheit der Kantonspolizei und die Abteilung öffentlicher Verkehr des Amts für Raumplanung eingeladen. Alle Stellungnahmen lauteten positiv und bejahten die Dringlichkeit der Massnahmen.

Mit der BLT fand am 28. Juni 2005 eine Bereinigungssitzung betreffend der vorgesehenen Massnahmen statt. Offen blieb dabei die Frage des heute mit einer Lichtsignalanlage abgesicherten Übergangs Fleischbachstrasse der Linie 11. Die BLT machte auf das Gefährdungsbild aufgrund der hohen Verkehrsdichte aufmerksam und regte eine Umrüstung auf eine Schrankenanlage an. Demgegenüber musste das Tiefbauamt aufgrund der Typisierung des Übergangs als Knoten auf die bestehende regelkonforme Absicherung mit einer Lichtsignalanlage und die fehlende Kapazität für eine Schrankenanlage mit langen Schliesszeiten verweisen. Von einer Umrüstung im Rahmen dieser Vorlage - auch mit Blick auf die Finanzen - wird deshalb abgesehen.

Die Waldenburgerbahn wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass die Sicherungsanlage des Niveauübergang der Kantonsstrasse bei Bad Bubendorf die Anforderungen der AB-EBV nur bedingt erfülle und bat um Umrüstung auf eine Schrankenanlage. Auch hier gilt die gleiche Beurteilung wie im vorstehenden Fall, weshalb von einer Umrüstung im Rahmen dieser Vorlage abgesehen wird.

Die Hauptabteilung Verkehrssicherheit der Kantonspolizei erachtet die Vorlage als sinnvoll und zweckmässig. Nach ihrer Meinung sind die Prioritäten richtig gesetzt worden, wobei die jährlichen Investitionen den Projekten angepasst und flexibel gehandhabt werden sollten. Den grössten Handlungsbedarf sieht die Polizei auf dem Trasse der Waldenburgerbahn, wo die bereits erteilten Planungsaufträge rasch zu konkretisieren sind.

Aus Sicht der Abteilung Öffentlicher Verkehr des Amts für Raumplanung ist die Vorlage in der vorliegenden Form vollständig. Zu Inhalt und Formellem sind keine Bemerkungen zu machen.

Die Finanz- und Kirchendirektion machte im Mitwirkungsverfahren auf die schwierige Finanzierbarkeit solcher Vorhaben angesichts der finanziellen Schieflage des Kantons aufmerksam. Sie regte eine Beschränkung an auf jene Tram-/Bahnübergänge, die wirklich gefährlich sind. Dem musste entgegengehalten werden, dass die Vorlage sich auf Aufträge des Parlaments bezieht und zudem Auflagen und Fristen seitens des Bundes bestehen. Dem Begehren der FKD um Wahl der jeweils günstigsten Lösung muss als Selbstverständlichkeit klar entsprochen werden. Im Fall von Bundesbeiträgen soll der Gesamtrahmen nicht erhöht, sondern der Nettoaufwand für den Kanton entsprechend reduziert werden.

Nach einer ersten Überarbeitung stellte die Finanzverwaltung namens der FKD in ihrem zweiten Mitbericht mehrere Anträge, auf welche hier eingegangen werden soll:

- Sie beantragte, das Geschäft sei durchgehend als Sammelverpflichtungskredit mit einzeln aufgeführten Projekten zu bezeichnen. Dem ist zu entgegnen, dass es sich um eine Aufgabe handelt und nicht um in einer Vorlage zusammengefasste verschiedene Vorhaben. So sind es über 30 Objekte, womit es unsinnig wäre die Einzelvorhaben bereits heute detailliert zu definieren, terminieren und schliesslich einzeln abzurechnen. Zudem bedingten die meisten für sich allein gar keine Kreditgenehmigung durch den Landrat. Mit der Vorlage als Gesamtpaket soll eben das Gesamtausmass aufgezeigt werden.

- Sie verlangt, dass zu prüfen und darzustellen sei, ob die standardmässige Schrankenabsicherung mit der Eisenbahnverordnung und mit § 4 des Finanzhaushaltgesetzes konform sei. Es ist zwar so, dass die standardmässige Schrankenabsicherung teilweise über die gesetzlichen Mindestforderungen hinausgeht. Diese Standards wurden durch die in Kapitel 3.2 beschriebene Arbeitsgruppe erarbeitet und festgelegt (siehe Anhang 2 der Vorlage). Insbesondere die Unfälle welche auch diese Kreditvorlage auslösten, haben aufgezeigt, dass Lichtsignalanlagen oder Wechselblinker bei Doppelspurstrecken und beschränkten Sichtverhältnissen vielfach nicht Garant für eine genügende Sicherheit sein können.
- Sie verlangt eine Prüfung und Darlegung der Variante "Beteiligung Bahnunternehmen". Diese Frage wurde den beiden Unternehmen Waldenburgerbahn und BLT unterbreitet. In ihren Stellungnahmen vom 17. bzw. 19. Oktober 2005 erklären sich beide Bahnen nicht in der Lage über Rückstellungen zu verfügen, welche für die Finanzierung der Optimierung von Bahnübergängen aus eigenen Mitteln aufgelöst werden könnten.
- Sie beantragt, den Kredit zeitlich zu befristen. Eine solche zeitliche Befristung erscheint nicht sinnvoll. Es ist zwar im Mehrjahrensprogramm vorgesehen, die Massnahmen in den nächsten 8 Jahren mit jährlichen Tranchen von 2.5 Mio. Franken zu realisieren. Das Programm wird sich nach den jährlichen Budgetmöglichkeiten richten müssen und aufgrund von Erfahrungen mit ähnlichen Projekten muss auch mit möglichen erheblichen Verzögerungen in den Plangenehmigungsverfahren nach Bundesrecht gerechnet werden.

9 Parlamentarische Vorstösse

9.1 Postulat 2003/145 von Urs Baumann (CVP): Beseitigung der gefährlichen Einfahrt Reichensteinerstrasse in die Baselstrasse, Reinach

Am 11. Juni 2003 reichte Urs Baumann (CVP) - nach einer zum Glück glimpflich angelaufener Kollision auf diesem Übergang das Postulat ein mit dem Antrag: Prüfung der Errichtung einer einfachen Barriere auf der Reichensteinerstrasse vor der ersten Ampel oder einer anderen sinnvollen Beseitigung dieses Gefahrenherdes. Er verlangte, dass dringlich geprüft werden sollte a) ob die vorhandenen Vorschriften bisher restriktiv ausgelegt worden sind, b) ob der gesetzliche Spielraum auch wirklich ausgenützt wurde beim Konzept des vergangenen Jahres, c) mit welchen Änderungen im Gesetzeswerk zu rechnen wäre und d) wie eine möglichst baldige Lösung dieses Problems realisiert werden könnte. Das Postulat wurde nachdem die Regierung sich dazu bereit erklärte an der Sitzung vom 22. Januar 2004 überwiesen.

Das Problem bestand darin, dass mit dem Projekt einer reinen Barrierenabsicherung konform mit den eisenbahnrechtlichen Vorgaben bei gleichzeitigem Wegfall der bestehenden Knotenabsicherung mit einer Lichtsignalanlage dort neue Gefährdungen befürchtet wurden. Die Realisierung der Schranke verzögerte sich deshalb. In der Zwischenzeit hat man sich nun zu einem Kompromiss geeinigt, mit welchem die Überquerung der Baslerstrasse für Fussgänger und Velos mit einer Lichtsignalanlage gesichert wird. Gleichzeitig wird auch die Fussgängerquerung der Tramgeleise mit einer Schranke abgesichert. Die Realisierung dieser Massnahmen ist eingeleitet und im Herbst 2005 abgeschlossen worden.

Das Postulat kann somit als erfüllt abgeschrieben werden.

9.2 Postulat 2003/150 von Roland Bächtold (SD): Tramübergang Reichensteinerstrasse Reinach

Ebenfalls am 19. Juni 2003 aufgrund desselben Unfalls reichte Roland Bächtold die Motion ein, mit welcher er den Regierungsrat bat, insbesondere für den Übergang Reichensteinerstrasse, aber auch für die anderen noch zu sichernden Übergänge dem Landrat unverzüglich eine Vorlage zu unterbreiten, damit diese Übergänge rasch möglichst gesichert oder gar geschlossen werden können. Er verwies dabei auf den ebenfalls an der Linie 11 in Reinach gelegenen Übergang Schönenbachstrasse. Die Motion wurde entsprechend der Bereitschaft der Regierung, diese als Postulat entgegen zu nehmen so am 20. Januar 2004 überwiesen.

Mit dieser Vorlage wird dem Begehren des Postulats entsprochen, so dass mit der Bewilligung des Rahmenkredits durch den Landrat das Postulat als erfüllt abgeschrieben werden kann.

9.3 Postulat 2003/239 von Thomi Jourdan / CVP/EVP-Fraktion: Sicherung des gefährvollen Tramübergangs Rennbahnkreuzung in Muttenz

Am 16. Oktober 2003 reichte Thomi Jourdan namens der CVP/EVP-Fraktion das Postulat ein mit der Bitte an den Regierungsrat, alle Anstrengungen zu unternehmen, dass der Tramübergang an der Rennbahnkreuzung in Muttenz innert kurzer Frist für die Fussgänger und für den Tramverkehr sicher gestaltet wird. Anlass zu diesem Vorstoss war ein tödlicher Unfall auf diesem Übergang. An der Sitzung vom 5. Februar 2004 erklärte sich der Landrat mit der Übernahme des Postulats durch den Regierungsrat einverstanden.

In der Zwischenzeit sind die umfangreichen Abklärungen, Projektierungsarbeiten und Genehmigungsverfahren abgeschlossen worden, so dass die Schrankenanlage im Sommer 2005 in Betrieb genommen werden konnte..

Das Postulat kann mit der erfolgten Inbetriebnahme der Schranke als erfüllt abgeschrieben werden.

9.4 Motion 2004/329 von Thomi Jourdan (EVP): Sicherung der Tramübergänge - Jetzt braucht es konkrete Schritte !

Nach einem erneuten Unfall auf einen Tramübergang reichte Thomi Jourdan am 9. Dezember 2004 die dringliche Motion ein mit dem Titel: Sicherung der Tramübergänge - Jetzt braucht es konkrete Schritte ! Er verlangte, dass der Regierungsrat zu beauftragen sei, dem Parlament im ersten Quartal 2005 eine Vorlage zu unterbreiten mit dem Inhalt:

1. eine Auflistung aller ungesicherten Tram- und Bahnübergänge und eine Priorisierung bezüglich der notwendigen Sicherungsmassnahmen derselben. Um dem grossen Bedürfnis aus der Bevölkerung nach grösserer Sicherheit bei den Tram- und Bahnübergängen nachzukommen, wird der Regierungsrat beauftragt, die Sicherheitsvorgaben zu überprüfen und allenfalls zu verschärfen.

2. eine schriftliche Darstellung der topprioritären Sicherungsmassnahmen bei Tram- und Bahnübergängen und eine Darstellung der dafür anfallenden Kosten.
3. eine Kreditvorlage für die Planung und allenfalls Realisierung weiterer prioritär umzusetzender Sicherungsmassnahmen.
4. ein verbindlicher Zeitplan wann - gemäss der Priorisierung - welche Sicherungsmassnahmen vorzunehmen sind und wann dazu weitere Kreditvorlagen an den Landrat vorliegen.

Regierungsrätin Elisabeth Schneider erklärte sich an der Landratssitzung vom 9. Dezember 2004 bereit, die dringliche Motion entgegen zu nehmen und dem Landrat eine Kreditvorlage zu unterbreiten, worauf das Parlament die Motion überwies.

Mit der Genehmigung des vorliegenden Rahmenkredits für die Absicherung ungesicherter und Optimierung gesicherter Übergänge kann die Motion als erfüllt abgeschrieben werden.

10 Antrag

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

Liestal, 7. Februar 2006

Im Namen des Regierungsrates
die Präsidentin: Schneider-Kenel
der Landschreiber: Mundschin

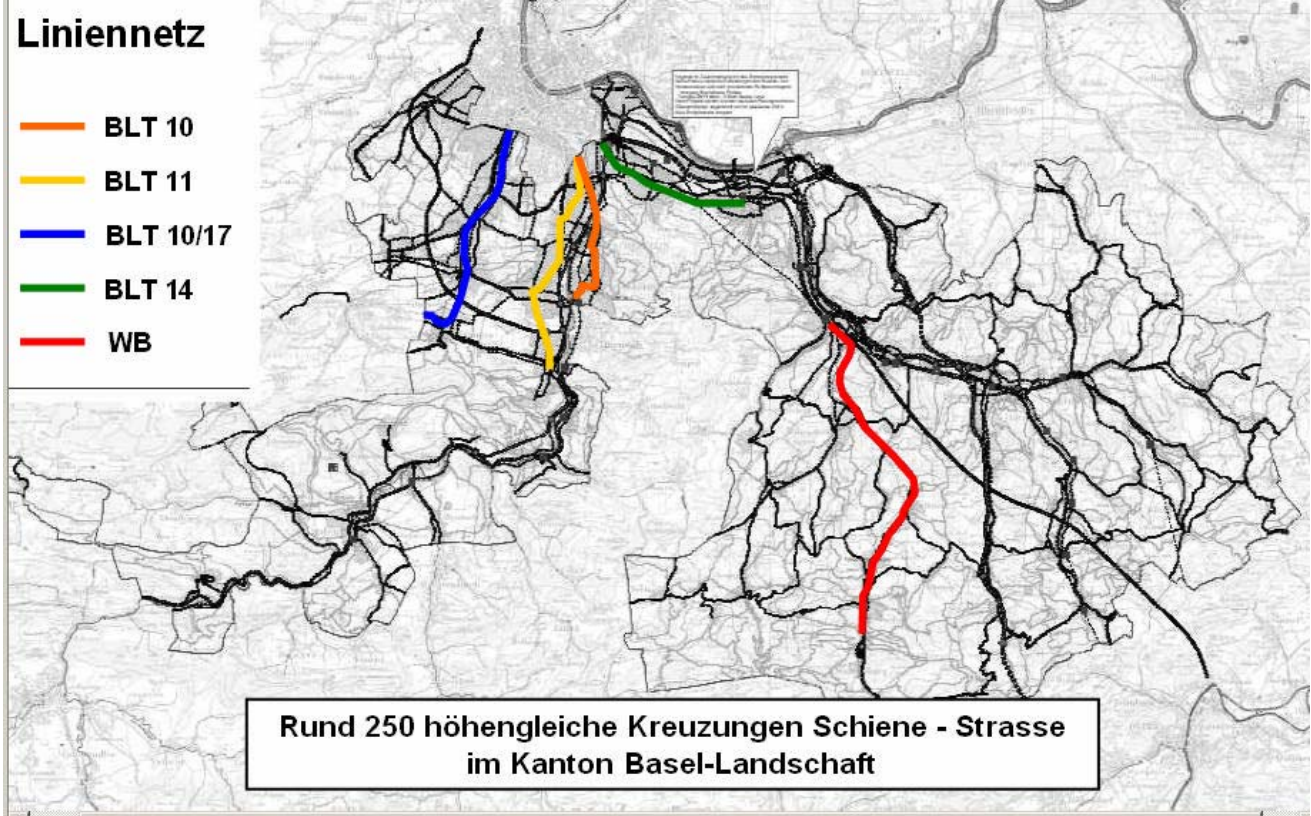
Beilage:

- Entwurf eines Landratsbeschlusses

11 Anhang


















- Liniennetz BLT Baselland Transport und Waldenburgerbahn
- Typisierungsschema Arbeitsgruppe Tram- / Bahnübergänge
- Legende zum Typisierungsschema

Anhang 1



Legende zum Typisierungsschema

Anhang 3

	Strassenbahn (Signal 1.18)
	Andreaskreuz (Signale 3.22-3.25) (Nur bei Fahrt nach Signalen nötig, deshalb im Typisierungsschema zum Teil gestrichelt dargestellt.)
	1-Kammer-Ampel mit gelbem Blinklicht (ohne Symbole)
	2-Kammer-Ampel mit rotem und grünem FG-Symbol (Rotlicht überwacht)
	2-Kammer-Ampel bei Schrankenanlage mit Räumphase, mit rotem und gelbem FG-Symbol (Rotlicht überwacht)
	2-Kammer-Ampel mit rotem und grünem FG-Symbol, Rotlicht Ø 300mm (Rotlicht überwacht)
	2-Kammer-Ampel bei Schrankenanlage mit Räumphase, mit rotem und gelbem Licht (Rotlicht überwacht)
	3-Kammer-Ampel (Rotlicht überwacht, LED)
	3-Kammer-Ampel mit Rotlicht Ø 300mm (Rotlicht überwacht, LED)
	Einfaches Blinklicht (Sig. 3.21), Bahntechnik
	Wechselblinklicht (Sig. 3.20), Bahntechnik
	Akustik („Gong“), nicht überwacht
	Umlaufsperr
	Schranke (Leichtschranke oder allenfalls konventionelle Schranke), Technik je nach Sicherheitsstufe
	3-Kammer-Ampel mit weissem Leuchtfeld (bei Fahrt auf Sicht, insbesondere bei Bedarfs-LSA)
	2-Kammer-Ampel mit weissem Leuchtfeld, Signal am Knotenpunkt (bei Fahrt nach Signalen)
	2-Kammer-Ampel mit weissem oder brandorangem Leuchtfeld, Signal in Betriebsbremswegdistanz (bei Fahrt nach Signalen)

Landratsbeschluss

betreffend Bewilligung eines Verpflichtungskredit für Massnahmen Bahnübergänge

Vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Kosten der Massnahmen an Bahnübergängen auf den Strecken der Waldenburgerbahn und der BLT Baselland Transport wird ein Verpflichtungskreditkredit von 20 Mio. Franken zulasten des Kontos 2317.364.00 bewilligt.
2. Die parlamentarischen Vorstösse 2003/145, 2003/150, 2003/239 und 2004/329 werden als erfüllt abgeschrieben.
3. Die Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.