



## Bericht an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

Bericht der: Bau- und Planungskommission  
vom: 3. Oktober 2011  
zur Vorlage Nr.: [2011-221](#)  
Titel: **Tramlinie 14: Instandsetzung und Ertüchtigung Bahninfrastruktur  
Etappe 2 (2011-2015)**  
Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

Links:

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

---



## Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

### betreffend Tramlinie 14: Instandsetzung und Ertüchtigung Bahninfrastruktur Etappe 2 (2011-2015)

Vom 3. Oktober 2011

#### 1. Ausgangslage

Die Tramlinie 14 soll auf der Strecke MuttENZ/SchänZli-Pratteln in 3 Etappen gesamterneuert werden. Mit dieser Vorlage wird – nachdem von 2003 bis 2006 die erste Etappe ausgeführt worden ist – die Finanzierung der zweiten Etappe beantragt, die in den nächsten 5 Jahren erfolgen soll. Darin enthalten ist der Ersatz von Gleisen, Fahrleitung und Gleichrichtern. Teilweise werden die Gleisanlagen neu trassiert, zudem sollen die Fahrleitungsmasten von der Mitte an den Rand der Gleise versetzt werden, und schliesslich sollen 2 Haltestellen umgebaut werden.

Dafür wird **ein über 5 Jahre verteilter Kredit von insgesamt CHF 23'230'000** beantragt. Eine detaillierte Aufschlüsselung der Kosten findet sich in Anhang 2 der Vorlage.

Für weitere Details wird auf die Vorlage selbst verwiesen.

#### 2. Beratung durch die BPK

Die BPK behandelte diese Vorlage nach deren Überweisung durch das Büro des Landrats am 8. September 2011 an ihren Sitzungen bereits vom 1. und vom 15. September 2011. Unterstützt wurde sie in ihrer Beratung durch Regierungsrätin Sabine Pegoraro, Vorsteherin der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD), Michael Köhn, Generalsekretär der BUD, Oliver Jacobi, Kantonsingenieur/Leiter des Tiefbauamts Baselland (TBA), Axel Mühlemann, Leiter Projektmanagement im Geschäftsbereich Verkehr des TBA, und Michael Bont, Leiter Bahninfrastruktur der Basler Verkehrsbetriebe (BVB).

In der einführenden Präsentation zur Vorlage wurde auch anhand entsprechender Bildquellen dargestellt, warum, mit welchem Ziel und gemäss welchem Ablauf die beantragte Gesamterneuerung vorgenommen werden solle.

Hinsichtlich Finanzierung wurde darauf hingewiesen, dass die eigentlich anfallende Beteiligung des Bundes nicht mit Bestimmtheit angenommen werden könne. Deshalb stelle der beantragte Kredit einen Bruttokredit dar, von dem allfällige Beiträge des Bundes noch nicht abgezogen worden seien.

#### 2.1 Ein Kostendach für diese Etappe der Gesamterneuerung oder geringere Kosten durch Vergabe der Arbeiten an Dritte bzw. durch eine andere Variante?

Zu den Fragen, welche Folgen ein Kostendach von CHF 20 Millionen hätte und ob dafür nicht z.B. die Fahrleitungsmasten an ihren Positionen belassen werden können, meinten die Referenten, gerade die Verlegung der Masten an den Trasseerand helfe, Kosten zu sparen, weil so z.B. nicht zusätzliches Land für die wegen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) in Zukunft breiteren Perrons erworben werden müsse.

Die anstehenden Planungsarbeiten werden gemäss Referenten vom TBA bei den BVB eingekauft, wobei auch diese wiederum gewisse Leistungen bei Dritten einkaufen. Um mit einer guten Planung einen günstigen Bau sicherzustellen, sei es sinnvoll, immer den gleichen Planer (in diesem Fall die BVB) einzusetzen, denn dieser kenne das Netz und könne so Standards gewährleisten. Im Übrigen seien die BVB als Netzeigentümer ohnehin in die Planungen beratend einzubeziehen.

Zur Frage, ob die veranschlagten Kosten als Maximal- oder als Minimalvariante zu verstehen seien, verwiesen die Referenten zum einen auf gesetzliche Vorgaben, die bestimmte Arbeiten zwingend erforderlich machen. Zum andern geht das TBA davon aus, dass mit einem über das ganze Netz gleichen Ausbaustandard auch der Betrieb desselben günstiger werde.

Die Erneuerung als solche kann gemäss Referenten nicht noch weiter hinausgezögert werden, da sonst u.a. wegen des alten, zu ersetzenden Gleichrichters in Pratteln der Trambetrieb nicht mehr sichergestellt werden könne.

#### 2.2 Behindertengerechter Umbau der Haltestellen und Einsatz neuer Trams auf der Linie 14

Die BPK wunderte sich, dass der wegen des BehiG notwendige Umbau der betreffenden Haltestellen nicht vollständig in der anstehenden Etappe vollzogen wird: Zweimaliges Bauen an der gleichen Stelle verteuere den Umbau doch nur. Abgesehen davon, hätten die BVB gemäss Angaben vom Februar 2011 den Einsatz von neuem Rollmaterial auf der Linie 14 vorgesehen, was den entsprechenden Umbau der Haltestellen ebenfalls notwendig mache. Die Referenten wiesen allerdings darauf hin, dass nicht nur die Haltestellen, sondern auch die Fahrzeuge

entsprechend umgebaut werden müssen, was zu Problemen beim flexiblen Einsatz der verschiedenen Fahrzeugtypen führen würde, wenn diese beiden Prozesse nicht aufeinander abgestimmt würden. Ausserdem erfolge die Beschaffung der neuen Trams wegen des grossen Bestimmungsvolumens nur schrittweise, so dass nicht definitiv gesagt werden könne, ab wann diese auf der Linie 14 eingesetzt werden. Das TBA wird mit den BVB noch Gespräche zur Frage "Welches Rollmaterial auf welcher Linie?" führen.

Für die Lösung der Probleme mit der Gemeinde Muttentz bzgl. Ausgestaltung der Haltestelle Muttentz/Zum Park wird ebenfalls noch ein Gesprächstermin gesucht.

://: Eintreten auf die Vorlage ist unbestritten.

### **3. Detailberatung**

#### *3.1 Antrag auf ein Kostendach von CHF 23 Millionen*

Dem Antrag, den Kredit auf CHF 23 Millionen zu begrenzen, wurde von den Referenten entgegengehalten, dass dann die Leistung des Projekts reduziert werden müsse, obwohl am Ende vielleicht das ursprünglich vorgesehene Projekt unter der geforderten Kostengrenze abschliessen könnte oder würde. Damit also die geplante Erneuerung nicht angepasst werden muss, wurde der Antrag zurückgezogen. Dem TBA wurde von verschiedener Seite bescheinigt, bei vorangegangenen Projekten gut kalkuliert zu haben, so dass oft unter den veranschlagten Kosten habe abgeschlossen werden können.

### **4. Antrag an den Landrat**

://: Die BPK empfiehlt dem Landrat mit 11:0 Stimmen bei 1 Enthaltung, den beantragten Verpflichtungskredit gemäss dem unveränderten Entwurf des Landratsbeschlusses zu bewilligen.

Grellingen, 3. Oktober 2011

Im Namen der Bau- und Planungskommission  
Der Präsident: Franz Meyer

Beilagen:

- Unveränderter Entwurf des Landratsbeschlusses

## **Landratsbeschluss**

### **über die Bewilligung eines Verpflichtungskredites für die Instandsetzung und Ertüchtigung der Tramlinie 14, 2. Etappe**

**vom**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der für das Projekt Instandsetzung und Ertüchtigung der Tramlinie 14, 2. Etappe für die Jahre 2011 bis 2015 erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 23'230'000 inkl. Mehrwertsteuer wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen werden bewilligt (Preisbasis April 2010).

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: