



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

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

Datum: 5. Juli 2011

Nummer: 2011-221

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](#)



2011/221

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

**Tramlinie 14:
Instandsetzung und Ertüchtigung Bahninfrastruktur Etappe 2
(2011 - 2015)
Kreditvorlage**

4.01.09

vom 5. Juli 2011



Zusammenfassung

Die basellandschaftliche Strecke der Tramlinie 14 (Schänzli – Pratteln) ist im Eigentum der BLT Baselland Transport AG, welche auch Konzessionärin der Strecke nach Bundesrecht ist. Mit dem Betrieb ist die BVB beauftragt, welche auch die nötigen Massnahmen für Unterhalt und Erneuerungen der Infrastrukturanlagen als Totalunternehmer ausführt.

Die Linie 14 ab Kantonsgrenze BS/BL bis Wendeschleife Pratteln wird aufgrund des Zustandes und für den Betrieb mit neuen Fahrzeugen insgesamt erneuert. Die Gesamterneuerung erfolgt in drei Etappen. Bei der generellen Überprüfung des Stromversorgungskonzepts wird die mögliche Verlängerung in das Entwicklungsgebiet Salina Raurica berücksichtigt.

Die Etappe 1 wurde durch den Regierungsrat am 18.02.2003 genehmigt und in den Jahren 2003 bis 2006 realisiert. Zwei weitere Etappen sind geplant. Die Etappe 2 wird hier vorgestellt und soll in den kommenden Jahren baulich umgesetzt werden. Anschliessend soll mit einer dritten Etappe die Gesamterneuerung abgeschlossen werden.

Die zweite Etappe umfasst die Traminfrastruktur auf dem Gemeindegebiet Muttenz und den Gleichrichter in Pratteln. Im Projektperimeter werden die Gleise, Fahrleitung und Gleichrichter ersetzt. Der Ersatz der Gleisanlagen erstreckt sich auf die Abschnitte Schänzli bis Freidorf sowie Zum Park bis Muttenz Dorf. Der Abschnitt Zum Park bis Muttenz Dorf wird neu trassiert. Die Fahrleitungsmasten werden von der Mittellage zwischen den Gleisen an den Rand des Tramtrassees versetzt. Die Haltestellen zum Park und Schützenstrasse werden umgebaut. Das Fahrleitungsprojekt umfasst den gesamten Abschnitt der Linie 14 auf dem Gemeindegebiet Muttenz mit der Erneuerung der beiden Gleichrichter Freidorf und Wartenberg sowie dem Neubau des Gleichrichters in Pratteln.

Der Ersatz erfolgt zwingend nach rund 40 Jahren Nutzung. Für die Erhaltung der Betriebssicherheit sind die Massnahmen jetzt notwendig. Auch der wirtschaftlich richtige Zeitpunkt für den Ersatz ist erreicht. Insgesamt sind in der 2. Etappe Massnahmen in Höhe von **CHF 23'230'000 inkl. MwSt.** vorgesehen. Die Massnahmen wurden nach Dringlichkeit in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Mittel zeitlich auf 5 Jahre etappiert.

Inhaltsverzeichnis

1.	Rechtliche Grundlagen	4
2.	Begründung / Bedarf	4
2.1.	Einbindung in das Gesamterneuerungskonzept	4
2.2.	Heutige Situation	4
2.3.	Künftige Situation und Ziele	5
2.4.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	6
2.5.	Alternativen	6
3.	Das Projekt	7
3.1.	Gleisanlagen	7
3.2.	Anpassung der Umgebung und Sicherheitsräume	7
3.3.	Fahrleitung	7
3.4.	Gleichrichterstationen	8
3.5.	Haltestellen	8
3.6.	Landerwerb	8
3.7.	Umweltaspekte	9
3.8.	Genehmigungsverfahren	9
4.	Termine	9
5.	Kosten und Finanzierung	10
5.1.	Investitionskosten	10
5.2.	Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	11
5.3.	Folgekosten für die BLT	12
6.	Ergebnisse der Anhörung der Gemeinden	12
7.	Antrag	13
8.	Anhang	13

1. Rechtliche Grundlagen

- Eisenbahngesetz (EBG) vom 20. Dezember 1957 (Stand: 1. Januar 2008)
- Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (EBV) vom 23. November 1983
- Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) vom 22. Mai 2006
- Verordnung über elektrische Anlagen von Bahnen (VEAB) vom 5. Dezember 1994
- Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV) vom 4. November 2009
- Verordnung über die Anteile der Kantone an der Abgeltung und Finanzhilfe im Regionalverkehr (KAV) vom 18. Dezember 1995 (Stand: 4. November 2003)
- Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) vom 8. Januar 1998
- Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985
- Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982

Die BLT Baselland Transport AG ist Konzessionärin und Eigentümerin der basellandschaftlichen Strecke der Linie 14 (Schänzli – Pratteln). Die BVB sind durch die BLT mit dem Betrieb beauftragt.

Als Totalunternehmerin plant und realisiert die BVB die Massnahmen im Auftrag der BLT und des Kantons Basel-Landschaft.

2. Begründung / Bedarf

2.1. Einbindung in das Gesamterneuerungskonzept

Die Strecke ab Kantonsgrenze BS / BL bis Endschleife Pratteln wird insgesamt erneuert. Unter dem Projekt Gesamterneuerung Linie 14 sind 3 Erneuerungsetappen vorgesehen. Die Etappe 1 wurde durch den Regierungsrat am 18.02.2003 genehmigt und in den Jahren 2003 bis 2006 realisiert. Zwei weitere Etappen sind geplant. Die Etappe 2 wird hier vorgestellt und soll in den Jahren 2011 bis 2015 baulich umgesetzt werden. Anschliessend soll mit einer 3. Etappe die Gesamterneuerung abgeschlossen werden. Die Massnahmen zur Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) sind in der 3. Etappe integriert.

2.2. Heutige Situation

Auf dem Abschnitt zwischen den Haltestellen Zum Park bis Muttenz Dorf befinden sich Gleisanlagen aus den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts. Sie haben das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Die Schienenköpfe sind abgefahren und weisen die für die lange Nutzungsdauer typi-

schen Schadensbilder auf. Das Gleisbett besteht aus einem Gemisch aus einfach gebrochenem Rundkies und Schotter. Dieses Gemisch kann die heutigen Anforderungen eines elastischen Gleisbettes nicht erfüllen und entspricht nicht den nötigen Standards. Die Schwellen können nicht vollständig eingeschottert werden. Ein Erschütterungsschutz unter dem Schotter ist nicht vorhanden. Die Gleisentwässerung ist, soweit vorhanden, in einem schlechten Zustand.

Der Abschnitt zwischen den Haltestellen Schänzli bis Freidorf befindet sich in einem ähnlichen Zustand. Durch die hohe Beanspruchung bei Kurvenfahrten sind die Schienen an den Flanken stark ausgefahren. Die Schienenköpfe sind beschädigt und weisen Ausbrüche auf. Der Zustand der Schienen wird als kritisch bewertet. Der aktuelle Zustand der Trambrücke BLT beim Schänzli wurde durch das Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft, Ende 2009 überprüft. Die Überprüfung ergab, dass die Brückenabdichtung noch gut erhalten ist. Insgesamt wird der Zustand mit „annehmbar“ bewertet. An der Konstruktion der Trambrücke sind keine Massnahmen vorgesehen.

Die Lebensdauer der Fahrstromversorgungsanlagen ist erschöpft. Der Fahrdraht ist an vielen Stellen stark abgenutzt. Die Masten weisen nach einer rund 40-jährigen Standzeit Abrostungen auf. Die Speiseleitungen und Rückstromleitungen entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen.

Die Energieversorgung des Abschnitts erfolgt durch drei Gleichrichterstationen (Freidorf, Wartenberg und Pratteln). Die Anlagen stammen aus den Jahren 1973 und 1976. Die geforderte Verfügbarkeit der Stromversorgung ist nicht mehr sichergestellt. Es besteht die Gefahr von Ausfällen. Aufgrund des hohen Alters der Anlagen ist die Ersatzteilbeschaffung schwierig. Besonders der Gleichrichter in Pratteln ist in einem sehr schlechten Zustand und zudem unterdimensioniert.

Bei den Haltestellen sind die Möblierungen teilweise zerstört und reparaturbedürftig. Zudem entsprechen sie nicht dem neuen Behindertengleichstellungsgesetz.

2.3. Künftige Situation und Ziele

Die erneuerte Strecke ermöglicht ein attraktives Angebot mit modernen Fahrzeugen und kurzen Fahrzeiten. Schienenweg und Fahrleitung erfüllen zukünftig die höheren Anforderungen des Trambetriebs. Bei der generellen Überprüfung des Stromversorgungskonzepts wird die mögliche Verlängerung in das Entwicklungsgebiet Salina Raurica berücksichtigt.

Dem Projekt liegen die BLT-Projektierungsrichtlinien zu Grunde.

Der Abschnitt zwischen den Haltestellen Zum Park bis Muttenz Dorf wird neu trassiert. Die heute zwischen den Gleisen befindlichen Fahrleistungsmasten werden nach aussen verlegt. Damit kann durch eine Verschmälerung des Achsabstands auf neu 2,80 m der neue BLT-Regelquerschnitt hergestellt werden. Zudem wird Platz geschaffen für breitere, behindertengerechte Haltestellen Zum Park und Schützenstrasse. Dies ermöglicht einen späteren Ausbau entsprechend dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG).

Der Ersatz der Schienen ist für die Sicherheit des Verkehrs notwendig. Dies gilt besonders im Abschnitt zwischen den Haltestellen Schänzli – Freidorf. Mit den neuen Schienen kann die ge-

forderte Fahrgeschwindigkeit zukünftig sichergestellt werden. Die Laufruhe wird eindeutig verbessert, und die Geräuschentwicklung reduziert.

Um eine normgerechte Bettung der Gleise zu ermöglichen, muss ein stabiles Gleisbett aus gebrochenem Schotter eingebaut werden. Unter diesem neuen Gleisbett werden Dämmmatte (Unterschottermatten) eingebaut, um in den anliegenden Gebäuden die Erschütterung und damit auch den Körperschall zu reduzieren.

Um einen reibungslosen Trambetrieb zu gewährleisten, der auch für zukünftige Fahrzeugtypen mit einem höheren Geschwindigkeitsprofil ausreicht, müssen die Gleichrichter entsprechend konzipiert werden. Die Anlagen werden so ausgelegt, dass auch bei einem Ausfall eines Gleichrichters die Stromversorgung trotzdem gesichert ist und der Fahrplan aufrecht erhalten werden kann. Die neuen Bahnstromanlagen mit der Stromspeisung und Rückführung erfüllen dann die heutigen Anforderungen. Die Masten erhalten eine mechanisch lösende Fussplatte und können zukünftig einfacher ausgetauscht werden.

Das vorgeschriebene Lichtraumprofil für die Tramanlage wird von eingewachsenen Pflanzen und Einbauten befreit. Die Umgebung der Tramanlagen wird wieder hergestellt.

2.4. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Die geplanten Instandsetzungsmassnahmen leiten sich aus dem Zustand der Anlagen ab, welcher durch die BVB regelmässig untersucht und dokumentiert wird. Aus der Betrachtung des Lebenszyklus der Anlage und aus der Zustandsbewertung wird der wirtschaftlich beste Zeitpunkt für die Instandsetzung abgeleitet. Die geplanten Massnahmen sind notwendig, um den wirtschaftlichen Betrieb und die Sicherheit der Anlage zu gewährleisten.

Das vorliegende Bauprojekt ist zwischen den kantonalen Stellen, der BLT Baselland Transport AG und den Gemeinden Muttenz und Pratteln abgestimmt.

2.5. Alternativen

Der Zustand der Anlagen verschlechtert sich am Ende des Lebenszyklus nicht linear, sondern nimmt überproportional zu. Schäden akkumulieren sich und führen zu einem vermehrten Verschleiss. Die Aufwendungen für die Bewirtschaftung der Anlagen steigen stark an. Das heisst, es müssen vermehrt punktuelle Massnahmen ergriffen werden. Schienen und Schwellen müssen bei zu starker Beschädigung ausgewechselt werden. Die Fahrleitungsanlagen müssen intensiver überwacht und bei drohendem Versagen ersetzt werden. Die Baumassnahmen erfolgen nach Schadenseintritt und werden nicht aufeinander abgestimmt. Das Ziel, Instandhaltungsmassnahmen zu bündeln, wird nicht erreicht. Störungen werden zunehmen. Beim Ausfall eines Gleichrichters bleiben die Fahrzeuge stehen. Die Verfügbarkeit und die Sicherheit der Anlage wird reduziert. Der Fahrbetrieb wird durch Unterbrüche und Geschwindigkeitsreduktionen (Langsamfahrstrecken) eingeschränkt.

Punktuelle Reparaturmassnahmen anstelle einer umfassenden Instandsetzung stellt infolge des stark zunehmenden und nicht kalkulierbaren Instandhaltungsaufwands bei einer abnehmenden Sicherheit der Anlage keine wirkliche Alternative dar.

3. Das Projekt

Der Projektperimeter reicht von der Kantonsgrenze BS/BL bis zur Gemeindegrenze Muttenz / Pratteln zuzüglich des Neubaus eines Gleichrichters in Pratteln. Der Ersatz der Gleisanlagen erstreckt sich vom Abschnitt Kantonsgrenze (Schänzli) bis zur Haltestelle Freidorf sowie zwischen den Haltestellen Zum Park und Muttenz Dorf. Das Fahrleitungsprojekt umfasst den gesamten Abschnitt der Linie 14 auf dem Gemeindegebiet Muttenz. Zudem ist der Ersatz der drei Gleichrichter Freidorf, Wartenberg und Pratteln vorgesehen.

Die Projektinhalte umfassen Gleisanlagen, Anpassung Umgebung und Sicherheitsräume, Fahrleitungsanlagen, Gleichrichter und Haltestellen. Diese werden in den folgenden Unterkapiteln erläutert.

3.1. Gleisanlagen

Die Gleise auf dem Abschnitt Schänzli – Freidorf werden ersetzt. Ersetzt wird der komplette Gleisaufbau: Foundation, Schotter, Schwellen und Schienen. Zusätzlich wird eine Unterschottermatte eingebaut und eine Gleisentwässerung angelegt. Im Bereich der Trambrücke werden nur Schotter, Schwellen und Schienen ersetzt. Infolge der engen Platzverhältnisse können die Arbeiten in diesem Bereich nur in einer Vollsperrung des Trambetriebs durchgeführt werden. Während dieser Zeit erfolgt ein Tramersatz mit Bussen. Um die Dauer der Sperrung so gering wie möglich zu halten, wird im Zweischichtbetrieb gebaut.

Auf dem Abschnitt Zum Park bis Muttenz Dorf wird eine Neutrassierung vorgesehen. Die bisherigen, zwischen den Gleisen stehenden Fahrleitungsmasten werden nach aussen versetzt. Der Gleisachsabstand von derzeit ca. 3.8 m bis 4.1 m wird auf 2.8 m reduziert um Raum für breitere Perrons an den Haltestellen zu schaffen. Der Abstand zu Zäunen und Bewuchs wird erhöht, was die Sicherheit der Anlage erhöht und mehr Reserve für die Freihaltung des Lichtraumprofils garantiert.

3.2. Anpassung der Umgebung und Sicherheitsräume

Das bestehende Trasse wurde auf dem gesamten Projektperimeter mit der Gemeinde Muttenz anlässlich einer Begehung überprüft. In der Bestandsaufnahme wurden Einkragungen ins Lichtraumprofil und die Abschlüsse des Tramtrassees zu Strassen und Grundstücken untersucht. Daraus wurden Massnahmen innerhalb des Tramtrassees abgeleitet. Diese bestehen aus dem Rückschnitt der Hecken, Ersatz von Pflanzungen, Aufheben von Zugängen aus anderen Grundstücken und Ergänzung der Zäune. Die Grundstücksabschlüsse durch Zäune und Hecken werden erweitert, die Böschungssicherungen neu errichtet.

3.3. Fahrleitung

Es wird die komplette Fahrleitung einschliesslich Fundamente, Masten, Ausleger, Tragseil und Fahrdraht neu gebaut. Das ermöglicht eine optimale Auslegung der Fahrleitungsanlage. Die Speiseleitung aus den Gleichrichterstationen und die Rückstromführung werden ebenfalls neu

erstellt. Die Fahrleitungsanlage wird auf die Bedürfnisse neuer Fahrzeuge (Tango / Combino), welche die Energie in der Fahrleitung zurückspeisen, ausgelegt.

3.4. Gleichrichterstationen

Der Gleichrichter in Pratteln muss aufgrund des schlechten Zustands vordringlich ersetzt werden. Die neue und grössere Anlage kann im bestehenden Gebäude nicht mehr untergebracht werden. Als Ersatz muss ein neuer Gleichrichter in Pratteln gebaut werden.

Die neuen Gleichrichter in Freidorf und Wartenberg können in den bestehenden Räumen untergebracht werden.

3.5. Haltestellen

Infolge der bestehenden Fahrzeugflotte und dem Fahrzeugbeschaffungskonzept der BVB können die Haltestellen in dieser Erneuerungsetappe noch nicht gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz umgebaut werden. Diese fordert den niveaugleichen Einstieg, was eine Haltekantenhöhe von 27 cm über Schienenoberkante bedeuten würde. Der behindertengerechte Umbau der Haltestellen soll in der dritten Erneuerungsetappe erfolgen. Dies bedeutet, dass in dieser Etappe bei den Haltestellen nur die für die Gebrauchstauglichkeit nötigsten Instandsetzungen durchgeführt werden.

Ausnahmen bilden die Haltestelle Zum Park und Schützenstrasse. Die Lage der Haltekanten sowie die Ausbildung des öffentlichen Raums bei der Haltestelle Zum Park wird zusammen mit der Gemeinde Muttenz noch geplant. Die Gemeinde plant die Umgestaltung der anliegenden Tramstrasse, der Kanton die Instandsetzung der St. Jakobstrasse. Mit dieser Ausgangslage kann die Haltestelle so geplant werden, dass sie der Bedeutung der Haltestelle als Zugang zum neu geplanten Entwicklungsgebiet Polyfeld gerecht wird. Die Problematik liegt aber darin, dass das Gleisstrasse in einer Kurve liegt und somit die Ausgestaltung einer behindertengerechten Haltekante erschwert wird. Mit einer neuen Wartehalle erhält der Platz eine zusätzliche Aufwertung. Breitere Haltekanten erleichtern den Ein- und Ausstieg und bieten den Fahrgästen einen besseren Schutz gegenüber der Strasse.

Die Haltestelle Schützenstrasse kann infolge der Gleisschiebung verbreitert werden. Auch diese erhält zudem eine neue Ausstattung.

3.6. Landerwerb

Die Gesamterneuerung erfolgt im Rahmen der bisher genutzten Grundstücke der BLT. Für den Neubau des Gleichrichters Pratteln ist ein neuer Standort erforderlich. Dafür muss eine kleine Parzelle erworben werden. Die Baustellenlogistik erfolgt über das bestehende Strassennetz.

3.7. Umweltaspekte

Der Schienenweg wird unverändert als Schottertrasse erneuert. Der Ersatz der Gleichrichter Freidorf und Wartenberg kann an bestehenden Standorten umgesetzt werden. Für den Gleichrichter in Pratteln wird ein Grundstück abseits von Wohnbebauungen gesucht. Für diesen sind die Emissionsnachweise im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu führen.

3.8. Genehmigungsverfahren

Die Linie 14 auf dem Abschnitt Schänzli bis Pratteln ist bundesrechtlich gesehen eine Eisenbahnlinie. Somit müssen für Neu- und relevante Umbauten ein Plangenehmigungsverfahren (PGV) nach Eisenbahnrecht durchgeführt werden.

4. Termine

Die Massnahmen wurden nach Dringlichkeit und in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Mittel zeitlich etappiert:

- 2011
 - Neubau Gleichrichter Pratteln
 - Instandsetzung Haltestelleninfrastruktur im Perimeter
 - Gleiserneuerung Übergang Rothausstrasse
 - Wiederherstellung Umgebung und Sicherheitsräume
- 2012
 - Gleisersatz Schänzli – Freidorf
 - Abschluss Neubau Gleichrichter Pratteln
- 2013
 - Fahrleitungserneuerung Schänzli bis Zum Park
 - Fahrleitungserneuerung Muttenz Dorf bis Wartenberg
 - Ersatz Gleichrichteranlagen Freidorf und Wartenberg
- 2014
 - Gleisbau Zum Park bis Schützenstrasse
 - Neubau Haltestellen Zum Park und Schützenstrasse
 - Fahrleitungserneuerung Zum Park bis Muttenz Dorf
 - Fahrleitungserneuerung Muttenz Dorf bis Wartenberg
- 2015
 - Gleisbau Schützenstrasse bis Muttenz Dorf
 - Umbau Fussgängerüberweg Seevogelstrasse
 - Fahrleitungserneuerung Wartenberg bis Lachmatt

5. Kosten und Finanzierung

5.1. Investitionskosten

Die Aufwendungen für die Instandsetzungsmassnahmen und die Ertüchtigungen sind als Massnahmen für die Werterhaltung zu verstehen. Der Kostenvoranschlag wurde im Rahmen des Bauprojektes durch die Basler Verkehrs-Betriebe erstellt. Preisbasis ist April 2010. Die **Teuerung** wird nach dem **Bahnbau-Teuerungsindex (BTI)** bestimmt.

Die Genauigkeit des Kostenvoranschlags beträgt +/- 10%. Die Investitionskosten belaufen sich (inkl. MwSt.) auf:

Projektierung: 1'800'000 CHF

Baukosten inkl. Landerwerb: 21'430'000 CHF

Gesamtinvestition: 23'230'000 CHF

Die Gesamtinvestitionen verteilen sich auf:

Gleisbau und Bauleistungen 62%

Fahrleitungserneuerung 24%

Gleichrichter Ersatz und Neubau 14%

Kantonsseitig anfallende Ausgaben (Beiträge an die BLT)

In Budget eingestellt	Im Finanzplan eingestellt			Weitere Beiträge	Total
	2011	2012	2013		
CHF	CHF	CHF	CHF	CHF	CHF
1'500'000	5'600'000	5'230'000	5'600'000	5'300'000	23'230'000

Die Baumassnahmen sind nach der Dringlichkeit des Zustands der bestehenden Anlagen den Jahren 2011 bis 2015 zugeordnet. Bautechnisch wäre eine Realisierung in nur 2 Jahren sinnvoller, damit Synergien genutzt und der Betrieb so wenig wie möglich beeinträchtigt wird. Aufgrund der knappen jährlich zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, ist dies jedoch nicht möglich. Die Anlage soll so bald wie möglich den modernen Fahrzeugen ohne Einschränkungen zur Verfügung stehen. Mit einer Streckung auf fünf Jahre ist das wirtschaftlich und bautechnisch noch vertretbare Mass erreicht.

5.2. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Die Linie 14 gilt als Linie des Regionalverkehrs und wird somit vom Bund gemäss Eisenbahngesetz (EBG) mitfinanziert. Der Bund und die Kantone finanzieren gemeinsam die Investitionen der konzessionierten Transportunternehmen in Form von bedingt rückzahlbaren Darlehen (Art. 56 EBG). Die Beteiligung des Bundes setzt die Finanzierung durch die Kantone voraus. Der Bund bezahlt den Unternehmungen seine Investitionsbeiträge in Form von Programmfinanzierungen jährlich aus. Zu diesem Zweck schliesst er jedes Jahr mit den Unternehmungen und den beteiligten Kantonen Darlehensvereinbarungen nach Art. 56 EBG ab. Die Anteile von Bund und Kantonen wird durch die Abgeltungsverordnung (KAV) festgelegt. Der KAV wird vom Bund unter der Berücksichtigung der Finanzkraft und den strukturellen Voraussetzungen (Bevölkerungsdichte) festgelegt. Der KAV für den Kanton Basel-Landschaft beläuft sich aktuell auf 67%. Das bedeutet, dass sich der Bund mit einem Beitrag von 33% an den vereinbarten Kosten beteiligt.

Mit Schreiben vom 14.05.2010 hat das Bundesamt für Verkehr mitgeteilt, dass für die Jahre 2011 und 2012 die Mittel gemäss EBG für den Regionalverkehr, somit auch für die BLT-Linien, massiv gekürzt werden. Dies bedeutet, dass für diese Jahre vom Bund keine Mittel für die Infrastruktur zur Verfügung stehen und der Schlüssel der Abgeltungsverordnung KAV hinfällig ist. Dazu wie die Finanzierung in den nachfolgenden Jahren ab 2013 aussieht, wird keine Aussage gemacht. Aus diesem Grund müssen die Kantone davon ausgehen, dass sie die Infrastrukturkosten ab 2011, also auch die Instandsetzungskosten, alleine übernehmen müssen.

Die BLT sowie die BUD werden sich dafür einsetzen, dass die Investitionsbeiträge gemäss EBG vom Bund wieder zur Verfügung gestellt werden. Da diese Gelder jedoch höchst unsicher sind, werden alle Kredite ohne allfällige Bundesgelder beantragt.

Somit umfassen die Kosten der Gesamterneuerung 2. Etappe für den **Kanton Basel-Landschaft CHF 23'230'000 inkl. MwSt.**

Die Kosten werden zulasten des **Kontos 36604000 / AU-500420** verbucht.

Grundsätzlich tritt die BLT als Bauherrin auf. Das heisst, die BLT realisiert und finanziert die Projekte. Der Kanton Basel-Landschaft sowie auch der Bund gewähren der BLT bedingt rückzahlbare Darlehen. Dieses Darlehen wird vom Kanton Basel-Landschaft aus dem vorliegenden Kredit der laufenden Rechnung bezahlt. Dazu wird jährlich eine Vereinbarung zwischen der BLT, dem Bund und dem Kanton Basel-Landschaft abgeschlossen. Die Auszahlung erfolgt aufgrund des Baufortschrittes.

Der Bund wurde von der BLT mit der Infrastrukturofferte 2011 - 2014 über die Höhe und Jährlichkeiten informiert.

Im Budget 2011 sind die Mittel eingestellt. Die Mittel für die folgenden Jahre sind im Finanzplan eingestellt.

5.3. Folgekosten für die BLT

Die Abschreibungen werden pro Anlagekategorie und mit dem entsprechenden Abschreibungssatz gemäss der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) berechnet. Der Abschreibungsaufwand der Transportunternehmen auf die Infrastruktur ist abgeltungsberechtigt und wird im Rahmen einer Abgeltungsvereinbarung für die Sparte Infrastruktur zwischen Bund, Kanton und der Transportunternehmung abgegolten. Grundsätzlich sind diese Abschreibemittel zur Erhaltung der Infrastruktur und zur Anpassung an die Erfordernisse des Verkehrs und des Stands der Technik zu verwenden (vgl. Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV) Art. 16ff). Die Abschreibemittel reduzieren später Investitionskosten, welche von Bund und Kanton getragen werden müssen.

Als Folgekosten sind die Abschreibungen, die durchschnittliche Verzinsung sowie allfällige weitere Aufwendungen bzw. Aufwandminderungen oder Erträge des Projekts festzustellen:

2012:	CHF	430'000.-
2013:	CHF	740'000.-
2014:	CHF	1'060'000.-
2015 und folgende:	je CHF	1'400'000.-

6. Ergebnisse der Anhörung der Gemeinden

Von der **Gemeinde Muttenz** wurde folgende Stellungnahme eingereicht:

"Der Entwurf zur Vorlage an den Landrat betreffend der Genehmigung eines Investitionskredits für die Instandsetzung und Ertüchtigung der Bahninfrastruktur der Tramlinie 14 in der zweiten Etappe wird unter Berücksichtigung der nachgenannten Anmerkungen vom Gemeinderat begrüsst. Der Planung der Haltestellen ist im Hinblick auf eine spätere Nachrüstung an die Erfordernisse des Behindertengleichstellungsgesetzes besondere Beachtung zu schenken. Der Strassenraum der Tramstrasse kann, wo dies notwendig wird, in Absprache mit der Bauverwaltung in die Planung der Haltestellen miteinbezogen werden. Die Erfordernisse des Behindertengleichstellungsgesetzes und die Anforderung an die Sicherheit sollen keine Einschränkung des Zuganges zu den Haltestellen und keine Reduktion der Benutzerfreundlichkeit der Haltestellen zur Folge haben. Die Planung der Haltestelle Zum Park soll die Ergebnisse des Vorprojektes der Firma Fahrni + Breitenfeld Landschaftsarchitekten BSLA sowie diejenigen des Wettbewerbs des Alters- und Pflegeheims APH Zum Park berücksichtigen. Es ist weiterhin die versetzte Anordnung der Haltestelle anzustreben, der Gleisübergang soll in der Achse des Grünzugs Polyfeld-Holderstüdelipark liegen. Die Trennung des Trassees der Tramlinie 14 vom Strassenraum der Tramstrasse muss weiterhin aus Lebhägen bestehen."

Die Bedeutung der Haltestelle "Zum Park" ist dem Tiefbauamt bewusst. Die Anliegen der Gemeinde werden, soweit sie den gesetzlichen Randbedingungen, insbesondere dem Behindertengleichstellungsgesetz, sowie dem Kundennutzen der Trampassagiere entsprechen, in die

Planung aufgenommen. Zur Planung der Haltestelle haben schon Projektsitzungen mit der Gemeinde statt gefunden.

Die **Gemeinde Pratteln** hat keine Einwände oder Ergänzungen zur Vorlage.

7. Antrag

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

Liestal, 5. Juli 2011

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Zwick

der Landschreiber:

Mundschin

Beilagen

- Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)

8. Anhang

1. Projektübersicht, Situation
2. Kostenzusammenstellung

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).

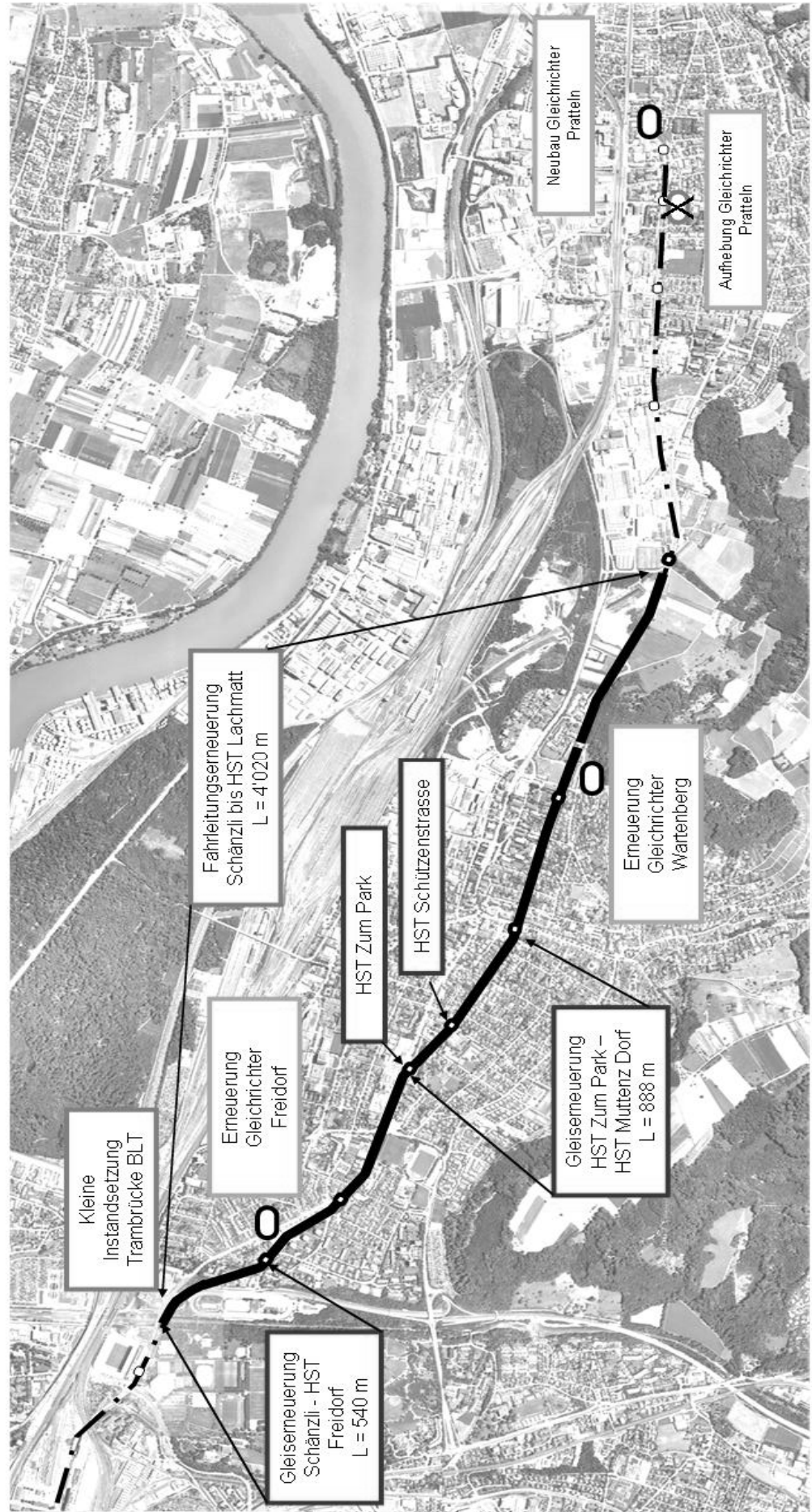
Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber:

Gesamterneuerung Tramlinie 14
Übersicht Bauprojekt 2. Etappe



Kostenvoranschlag Linie 14, 2. Erneuerungsetappe

Kostengenaugigkeit: +/- 10%, Angaben inkl. 8% Mwst. Preistand: April 2010

Arbeiten	Kosten [CHF]	2011 [CHF]	2012 [CHF]	2013 [CHF]	2014 [CHF]	2015 [CHF]
Gleisbau Schänzli - Freidorf	5'830'000		5'000'000	830'000		
Gleisbau Zum Park - Schützenstrasse	3'530'000				3'530'000	
Neu- und Umbau Haltestelle Zum Park	520'000				520'000	
Umbau Haltestelle Schützenstrasse	300'000				300'000	
Anpassung Übergang Seevogelstrasse	100'000					100'000
Gleisbau Schützenstrasse - Muttenz Dorf	3'640'000					3'640'000
Übergang Rothausstrasse	150'000	150'000				
Umgebung und Sicherheitsräume	290'000	290'000				
Summe Gleisbau und Bauarbeiten	14'360'000	440'000	5'000'000	830'000	4'350'000	3'740'000
Schänzli - Freidorf Fahrleitungserneuerung	1'040'000			1'040'000		
Freidorf - Zum Park Fahrleitungserneuerung	1'040'000			1'040'000		
Ersatz Gleichrichter Freidorf	890'000			890'000		
Zum Park - Muttenz Dorf Fahrleitungsern.	1'050'000				750'000	300'000
Muttenz Dorf - Wartenberg Fahrleitungsern.	1'040'000			540'000	500'000	
Ersatz Gleichrichter Wartenberg	890'000			890'000		
Wartenberg - Lachmatt Fahrleitungserneuerung	1'260'000					1'260'000
Neubau Gleichrichter Pratteln	1'500'000	900'000	600'000			
Summe Fahrleitung und Elektroanlagen	8'710'000	900'000	600'000	4'400'000	1'250'000	1'560'000
Möblierung HST Freidorf	5'000	5'000				
Möblierung HST Käppeli	4'000	4'000				
Möblierung HST Zum Park	95'000	95'000				
Möblierung HST Schützenstrasse	30'000	30'000				
Möblierung HST Rothausstrasse	6'000	6'000				
Möblierung HST Lachmatt	5'000	5'000				
Möblierung HST Kästeli	15'000	15'000				
Summe Möblierung Haltestellen	160'000	160'000				
Gesamtkosten	23'230'000	1'500'000	5'600'000	5'230'000	5'600'000	5'300'000