

**Vorlage an den Landrat**

Vom 18. Februar 2003

Erteilung eines Verpflichtungskredites für ein Gleiserneuerungsprogramm auf basellandschaftlichen Strecken der BVB-Tramlinien 14 und 3**1. Zusammenfassung**

Für einen sicheren öffentlichen Verkehr ist der gute Zustand des Schienenkörpers Voraussetzung. Die Schienen auf den basellandschaftlichen Strecken der Linien 14 und 3 stammen aus den Jahren 1964 bis 1972. Sie sind im Laufe der Jahre stark ab- und ausgefahren und müssen - teilweise sehr dringend - ersetzt werden. Es ist geplant, im Bereich der zu erneuernden Gleise auch die Haltestellenkanten an die neuen BVB-Vorschriften anzupassen. Diese Arbeiten ermöglichen den späteren Einsatz der neuen Tramgeneration der BVB (Combino). Bei einem Hinauszögern der Sanierungsarbeiten um zwei bis fünf Jahre besteht die Gefahr einer Entgleisung der Tramzüge mit Schadenwirkungen auf Menschen und Anlagen, welche im voraus nicht abgeschätzt werden können, aber als erheblich eingestuft werden müssen. Die BVB lehnen deshalb jede Haftung ab für Unfälle, welche aus einer weiteren Verzögerung oder Ablehnung des Erneuerungsprogramms entstehen. Aufgrund einer Petition vom 13. September 2000 werden in der Schläufe Pratteln Massnahmen zur Lärmreduktion realisiert. Lärmreduzierende Massnahmen werden gleichzeitig mit den Arbeiten für die Gleiserneuerung überall dort ergriffen, wo die Tramstrecke nahe einem Wohngebiet liegt. Während den Arbeiten wird der Trambetrieb mit temporärem Einspurbetrieb aufrecht erhalten. Aus Kostengründen werden die Arbeiten für die Schlaufen Pratteln und Birsfelden ausser Betrieb der Tramlinien ausgeführt. Während des Betriebsunterbruchs gewährleisten Busse die Verkehrsverbindungen. An den Investitionskosten von insgesamt CHF 10'855'900.-- beteiligen sich der Bund (beantragt) und der Kanton Basel-Landschaft. Gemäss dem kantonalen Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs haben sich die basellandschaftlichen Gemeinden am Investitionsbeitrag nicht zu beteiligen.

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	1
1.1 Inhaltsverzeichnis	2
2. Rechtliche Grundlagen	3
3. Begründung	3
4. Das Gleiserneuerungsprogramm (2003 - 2006)	4
4.1 Tramlinie 14: Schlaufe Pratteln	4
4.2 Tramlinie 14: Lachmattstrasse Muttenez, östlicher Teil	5
4.3 Tramlinie 14: Lachmattstrasse Muttenez, westlicher Teil	5
4.4 Tramlinie 14: Rothausstrasse - Moosjurtenstrasse, Muttenez	6
4.5 Tramlinie 14: Haltestelle Muttenez Dorf	6
4.6 Tramlinie 14: Moosjurtenstrasse - Obrechtstrasse, Muttenez	7
4.7 Tramlinie 14: Margelackerstrasse - Haltestelle Zum Park (inkl.), Muttenez	7
4.8 Tramlinie 14: Schlaufe Wartenberg - Gemeindegrenze Muttenez/Pratteln	8
4.9 Tramlinie 14: Anpassung von Haltestellenkanten	9
4.10 Tramlinie 3: Schlaufe Birsfelden	9
5. Termine	10
6. Kosten und Finanzierung	10
6.1 Investitionskosten (Regionalverkehr)	10
6.2 Investitionskosten (Ortsverkehr)	11
6.3 Projektfinanzierung	11
6.4 Jährlich wiederkehrende Folgekosten	13
7. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	17
8. Parlamentarische Vorstösse	17
9. Antrag	18

2. Rechtliche Grundlagen

Gemäss § 6 des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985 (ÖV-Gesetz, SGS 480) kann der Kanton Unternehmen des öffentlichen Verkehrs für Aufgaben von regionaler Bedeutung Investitionsbeiträge ausrichten.

Bei beiden Tramlinien handelt es sich um Linien, die im grenzüberschreitenden Verkehr BS/BL verkehren. Nach § 9 der Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG ("Staatsvertrag", SGS 480.1) übernehmen die Kantone die auf ihrem Gebiet anfallenden Investitionen für feste Anlagen.

Gemäss Artikel 56 des Eisenbahngesetzes des Bundes vom 20. Dezember 1957 (EBG; SR 742.101) kann der Bund an Transportunternehmungen Beiträge an Anlagen (...) leisten. Gestützt auf diese Grundlagen reichte die BLT am 21. Januar 2002, als Konzessionärin der basellandschaftlichen Strecke der Tramlinie 14, beim Bundesamt für Verkehr (BAV) ein Gesuch um Investitionshilfe aus Mitteln des 8. Rahmenkredits und Erstellung eines Vereinbarungsentwurfs zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, dem Kanton Basel-Landschaft sowie der BLT Baselland Transport AG ein. Das BAV wird über die Mittelzuteilung erst anfangs Januar 2003 entscheiden.

Die basellandschaftliche Strecke der Linie 14 (Schänzli-Pratteln) ist im Eigentum der BLT Baselland Transport AG. Die BLT ist Konzessionärin der Strecke nach Bundesrecht. Die BVB sind durch die BLT mit dem Betrieb beauftragt. Die Trassen der BVB-Linie 3 gehören dem Kanton Basel-Landschaft. Das Projekt der Tramwendeschleife in Birsfelden liegt auf der Parzelle 1223, welche dem Kanton Basel-Stadt gehört.

3. Begründung

Für einen sicheren öffentlichen Verkehr ist der gute Zustand des Schienenkörpers Voraussetzung. Die Vorlage befasst sich mit Gleiserneuerungen, welche auf den basellandschaftlichen Strecken der Tramlinien 14 (MuttENZ, Pratteln) und 3 (Birsfelden) in den Jahren 2002 bis 2006 notwendig werden. Die Anpassung der Haltestellenkanten ermöglichen den späteren Betrieb des neuen BVB-Rollmaterials (Combino).

Weiter sind lärmreduzierende Massnahmen vorgesehen, welche notwendig sind, um dem Anliegen der lärmgeplagten Anwohnerschaft zu entsprechen (Postulat 2000/273). Zwischen morgens um 5 Uhr bis 1 Uhr nachts fahren täglich 125 Trams durch die Wendeschleife in Pratteln, d.h. im Durchschnitt fast alle 10 Minuten. Das Kurvenkreischen dauert ca. 8-10 Sekunden pro Durchfahrt. Der mittlere Dauerschall-Pegel (Leq) in 7.5 m Abstand beträgt ca 98 dB(A). Die nächstgelegenen Wohnhäuser an der Tramstrasse sind etwa 20 m von der Tramschleife entfernt. Der Beurteilungspegel (Lr) nach Anhang 4 der eidgenössischen Lärmschutz-Verordnung (LSV, SR 814.41) beträgt am Immissionsstandort in 20 m Abstand während der Tagesperiode von 6 bis 22 Uhr etwa 63-64 dB(A). Der massgebende Immissionsgrenzwert der Lärmempfindlichkeitsstufe ES II von 60 dB(A). Der Immissionsgrenzwert wird somit wesentlich überschritten; die Sanierungspflicht nach Art. 13ff LSV ist gegeben. Danach müssen bestehende Anlagen soweit saniert werden, als dies technisch und betrieblich möglich und wirtschaftlich tragbar ist. Die Lärmerzeugung soll primär mit Massnahmen an der Quelle bekämpft werden.

Die Erneuerungsprojekte sind auch aus Gründen der Sicherheit unaufschiebbar. Bei einem weiteren Hinauszögern der Sanierungsarbeiten um zwei bis fünf Jahre besteht die Gefahr einer Entgleisung der Tramzüge mit Schadenwirkungen auf Menschen und Anlagen, welche im voraus nicht abgeschätzt werden können. Bereits im heutigen Betrieb fahren die Trams der Linie 14 aus Sicherheitsgründen langsamer als erlaubt, um die Gefahr einer Entgleisung zu vermindern.

Ein zweites Gleiserneuerungsprogramm, das heute noch nicht genau festgelegt ist und im Zeitraum 2007 bis 2010 zur Ausführung fällig sein wird, wird dem Landrat zu einem späteren Zeitpunkt unterbreitet.

4. Das Gleiserneuerungsprogramm (2003 - 2006)

Das Gesamtprogramm für die Tramlinien 14 und 3 setzt sich aus einem Gleiserneuerungsprogramm, bestehend aus neun Teilprojekten, und einem Teilprojekt zur Erneuerung der Haltestellenkanten zusammen.

4.1. Tramlinie 14: Schlaufe Pratteln

Die Schienen in der Schlaufe Endstation Pratteln sind stark ab- und ausgefahren, der Unterbau ist in sehr schlechtem Zustand.

Am 13. September 2000 wurde eine Petition zum Kurvenkreischen eingereicht: "Die Anwohnerinnen und Anwohner beschwerten sich über Quietschgeräusche, die entstehen, wenn Tramkompositionen in der Tramschlaufe wenden. Diesbezügliche Reklamationen an die Adresse der BVB hatten bis heute keine Verbesserung gebracht." Die Petition wurde vom Landrat am 22. Februar 2001 als Postulat 2000/273 einstimmig überwiesen. In Absprache mit der BLT (Konzessionärin der basellandschaftlichen Strecke der Tramlinie 14) und der Fachstelle Lärmschutz der Bau- und Umweltschutzdirektion werden gleichzeitig zu den Arbeiten für die Gleiserneuerung Massnahmen zur Lärmreduktion ergriffen. Für den Einbau einer Schienenbewässerungsanlage in der Wendeschlaufe zur Verminderung des Kurvenkreischens besteht eine gesetzliche Grundlage (LSV). Die vorgeschlagenen Massnahmen sind technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar. Schienenbewässerungsanlagen haben sich bei den Wendeschlaufen in Aesch und Ettingen bestens bewährt. Folgende Massnahmen sind geplant:

- Vergrösserung des Kurvenradius von heute 12,00 m auf 16,85 m
- stabile schwingungshemmende Rillenschienen-Gleisbettung (Beton)
- Masse-Feder-System mit Lagerung auf Flumroc-Matten
- Doppelnut-Vergütungsschweissung (Mangan-Aufschweissung auf Schieneninnenseite, zusätzliche Aufschweissung auf Schienenkopf)

- ein späterer Einbau einer Wasserschmierung ist möglich

Die Gleiserneuerung umfasst folgende Arbeiten:

- Abbruch der alten Gleise, Aushub des Schotterbettes
- Stabilisierung des Unterbaus
- Bau von 180 m Rillengleis auf Betonunterbau mit Flumroc-Matten
- Erneuerung einer Weiche mit Herzstück
- Anpassung der Fahrleitung infolge Vergrößerung des Kurvenradius
- Anpassung der beiden Haltestellenkanten an neue Profilverordnungen

Die Erneuerung ist dringend und sollte aus diesem Grund bereits im Jahre 2003 (vorzugsweise während den Sommerferien) erfolgen. Aus Kostengründen werden die Arbeiten ausser Betrieb der Tramlinie ausgeführt. Während dieser Dauer wird ein Busersatz gestellt.

4.2 Tramlinie 14: Lachmattstrasse Muttenz, östlicher Teil

Im Abschnitt Wartenberg Schlaufe - Gleichrichterstation sind die Schienen aus dem Jahre 1969 stark ab- und ausgefahren. Das Schotterbett ist instabil. Zudem weisen die Schienen das alte, schwache C-Profil auf. Das nahe Wohngebiet erfordert lärmreduzierende Massnahmen.

Die Erneuerung umfasst folgende Arbeiten:

- Abbruch der alten Gleise, Aushub des Schotterbettes
- Stabilisierung des Unterbaus
- Bau von 1 mal 288 m und 1 mal 306 m Vignolgleis mit S-49 Schienen und Monobloc-Schwellen auf Schotterunterbau und Flumroc-Matten für optimalen Schall- und Erschütterungsschutz
- Mangan-Vergütungsschweissung auf Schieneninnenseite im Kurvenbereich
- Vergütungsschweissung mit Breitnut auf Schienenkopf im Bereich der Bremsstrecke vor der Schlaufe Wartenberg

Die Erneuerung erfolgt in alter Lage. Sie ist dringlich und im Jahre 2003 zur Ausführung vorgesehen. Die Arbeiten erfolgen ohne Betriebsunterbruch, allenfalls mit temporärem Einspurbetrieb.

4.3 Tramlinie 14: Lachmattstrasse Muttenz, westlicher Teil

Im Abschnitt Wartenberg Gleichrichterstation - Haltestelle Rothausstrasse sind die Schienen aus dem Jahre 1966 stark ab- und ausgefahren. Das Schotterbett ist instabil. Zudem weisen die

Schienen das alte, schwache C-Profil auf. Ein Wasserleitungsbruch vor 6 Jahren destabilisierte das Schotterbett zusätzlich. Das nahe Wohngebiet erfordert lärmreduzierende Massnahmen.

Die Erneuerung umfasst folgende Arbeiten:

- Abbruch der alten Gleise, Aushub des Schotterbettes
- Stabilisierung des Unterbaus
- Bau von 2 mal 238 m Vignolgleis mit S-49 Schienen und Monobloc-Schwellen auf Schotterunterbau und Flumroc-Matten für optimalen Schall- und Erschütterungsschutz
- Vergütungsschweissung mit Breitnut auf Schienenkopf im Bereich der Brems- und Beschleunigungsstrecken im Haltestellenbereich
- Anpassung der Haltestellenkanten der Haltestelle Rothausstrasse Fahrtrichtung MuttENZ an die neuen Profilverordnungen und Wiederherstellung der Belagsoberflächen der Haltestelle

Die Erneuerung erfolgt in alter Lage. Sie ist im Jahre 2003 zur Ausführung vorgesehen. Die Arbeiten erfolgen ohne Betriebsunterbruch, allenfalls mit temporärem Einspurbetrieb.

4.4 Tramlinie 14: Rothausstrasse - Moosjurtenstrasse, MuttENZ

Im Abschnitt Rothausstrasse - Moosjurtenstrasse sind die Schienen aus dem Jahre 1966 stark ab- und ausgefahren. Das Schotterbett ist instabil. Zudem weisen die Schienen das alte, schwache C-Profil auf. Das nahe Wohngebiet erfordert lärmreduzierende Massnahmen.

Die Erneuerung umfasst folgende Arbeiten:

- Abbruch der alten Gleise, Aushub des Schotterbettes
- Stabilisierung des Unterbaus
- Bau von 2 mal 252 m Vignolgleis mit S-49 Schienen und Monobloc-Schwellen auf Schotterunterbau und Flumroc-Matten für optimalen Schall- und Erschütterungsschutz
- Vergütungsschweissung mit Breitnut auf Schienenkopf im Bereich der Brems- und Beschleunigungsstrecken im Haltestellenbereich
- Anpassung der Haltestellenkante der Haltestelle Rothausstrasse Fahrtrichtung Pratteln an die neuen Profilverordnungen und Wiederherstellung der Belagsoberfläche auf der Haltestelle

Die Erneuerung erfolgt in alter Lage. Sie ist im Jahre 2003 zur Ausführung vorgesehen. Die Arbeiten erfolgen ohne Betriebsunterbruch, allenfalls mit temporärem Einspurbetrieb.

4.5 Tramlinie 14: Haltestelle MuttENZ Dorf

Die Schienen aus dem Jahre 1972 sind stark ab- und ausgefahren. Das Schotterbett ist instabil. Zudem weisen die Schienen das alte, schwache C-Profil auf. Das nahe Wohngebiet erfordert lärmreduzierende Massnahmen.

Die Erneuerung umfasst folgende Arbeiten:

- Abbruch der alten Gleise, Aushub des Schotterbettes
- Stabilisierung des Unterbaus
- Bau von 117 m Vignolgleis mit S-49 Schienen und Monobloc-Schwellen auf Schotterunterbau und Flumroc-Matten für optimalen Schall- und Erschütterungsschutz
- Vergütungsschweissung mit Breitnut auf Schienenkopf im Bereich der Brems- und Beschleunigungsstrecken im Haltestellenbereich
- Haltestellenkanten in beiden Fahrtrichtungen, Entfernung von Hecken und Anbringung eines Gitterzaunes anstelle der Hecken infolge Anpassung an neue Profilverordnungen und Wiederherstellung der Belagsoberfläche auf der Haltestelle.

Die Erneuerung erfolgt in alter Lage. Sie ist im Jahre 2003 zur Ausführung vorgesehen. Die Erneuerung erfolgt ohne Betriebsunterbruch.

4.6 Tramlinie 14: Moosjurtenstrasse - Obrechtstrasse, Muttenz

Die Schienen aus dem Jahre 1968 sind stark ab- und ausgefahren, das Schotterbett ist instabil. Zudem weisen die Schienen das alte, schwache C-Profil auf. Das nahe Wohngebiet erfordert lärmreduzierende Massnahmen.

Die Erneuerung umfasst folgende Arbeiten:

- Abbruch der alten Gleise, Aushub des Schotterbettes
- Stabilisierung des Unterbaus
- Bau von 1 mal 234 m und 1 mal 306 m Vignolgleis mit S-49 Schienen und Monobloc-Schwellen auf Schotterunterbau und Flumroc-Matten für optimalen Schall- und Erschütterungsschutz
- Mangan-Vergütungsschweissung auf Schieneninnenseite im Kurvenbereich

Die Erneuerung erfolgt in alter Lage. Sie ist im Jahre 2004 zur Ausführung vorgesehen. Die Arbeiten erfolgen ohne Betriebsunterbruch, allenfalls mit temporärem Einspurbetrieb.

4.7 Tramlinie 14: Margelackerstrasse - Haltestelle Zum Park (inkl.), Muttenz

Die Schienen aus dem Jahre 1969 sind stark ab- und ausgefahren, das Schotterbett ist instabil. Zudem weisen die Schienen das alte, schwache C-Profil auf. Das nahe Wohngebiet erfordert lärmreduzierende Massnahmen.

Die Erneuerung umfasst folgende Arbeiten:

- Abbruch der alten Gleise, Aushub des Schotterbettes
- Stabilisierung des Unterbaus
- Bau von 2 mal 270 m Vignolgleis mit S-49 Schienen und Monobloc-Schwellen auf Schotterunterbau und Flumroc-Matten für optimalen Schall- und Erschütterungsschutz
- Vergütungsschweissung mit Breitnut auf Schienenkopf im Bereich der Brems- und Beschleunigungsstrecken im Haltestellenbereich
- Anpassung der Haltestellenkanten an der Haltestelle Zum Park an neue Profilverordnungen und Wiederherstellung der Belagsoberflächen auf den Haltestellen
- Erneuerung der beiden Fussgänger-Übergängen im Haltestellenbereich
- Mangan-Vergütungsschweissung auf Schieneninnenseite im Kurvenbereich

Die Erneuerung erfolgt in alter Lage und ist im Jahre 2005 zur Ausführung vorgesehen. Die Erneuerung erfolgt ohne Betriebsunterbruch; allenfalls ist mit temporärem Einspurbetrieb zu rechnen. Die Gleiserneuerung kann ohne Präjudiz bezüglich der Frage einer Barriereanlage an der Rennbahnkreuzung vorgenommen werden, da diese bei Bedarf nachträglich jederzeit erstellt werden kann.

4.8 Tramlinie 14: Schlaufe Wartenberg - Gemeindegrenze MuttENZ/Pratteln

Die Schienen aus dem Jahre 1967 sind stark ab- und ausgefahren, das Schotterbett ist instabil. Der Untergrund ist teilweise infolge der früheren Salzgewinnung abgesunken. Zudem weisen die Schienen das alte, schwache C-Profil auf.

Die Erneuerung umfasst folgende Arbeiten:

- Abbruch der alten Gleise, Aushub des Schotterbettes
- Stabilisierung des Unterbaus
- Bau von 1 mal 486 m und 1 mal 522 m Vignolgleis mit S-49 Schienen und Monobloc-Schwellen auf Schotterunterbau ohne Flumroc-Matten (kein Wohngebiet)
- Vergütungsschweissung mit Breitnut auf Schienenkopf im Bereich der Brems- und Beschleunigungsstrecken im Schlaufenbereich
- Mangan-Vergütungsschweissung auf Schieneninnenseite im Kurvenbereich
- Anpassung der Haltestellenkanten an der Haltestelle Lachmatt an neue Profilverordnungen

Die Erneuerung erfolgt in alter Lage und ist im Jahre 2006 zur Ausführung vorgesehen. Die Erneuerung erfolgt ohne Betriebsunterbruch; allenfalls ist mit temporärem Einspurbetrieb zu rechnen.

4.9 Tramlinie 14: Anpassung von Haltestellenkanten

An folgenden restlichen Haltestellen sind die Haltestellenkanten ebenfalls an die neuen Profilverordnungen anzupassen:

- Bahnhofstrasse Pratteln, 2 x 56 m
- Güterbahnhof Pratteln, 2 x 56 m
- Kästeli Pratteln, 2 x 57 m
- Schützenstrasse Muttenz, 1 x 55 m, 1 x 56 m, 604 m Hecken anpassen
- Käppeli Muttenz, 1 x 45 m, 1 x 52 m
- Freidorf Muttenz, 2 x 47

Die Gesamtlänge der Perronkanten beträgt 640 m. Die Arbeiten werden zwischen 2003 und 2006 ausgeführt.

4.10 Tramlinie 3: Schlaufe Birsfelden

Die Schienen aus dem Jahre 1964 sind stark ab- und ausgefahren, der Untergrund mit dem Gleis in Packlage ist in sehr schlechtem Zustand. Die Schlaufe befindet sich in der Nähe von Wohngebieten, weshalb dem Lärmschutz sehr hohe Priorität zukommt.

Die Erneuerung umfasst folgende Arbeiten:

- Abbruch der alten Gleise, Aushub des Schotterbettes
- Stabilisierung des Unterbaus
- Bau von 170 m Rillengleis (mit Gleisverschiebung) auf Betonunterbau und Flumroc-Matten für optimalen Schall- und Erschütterungsschutz
- Erneuerung einer Weiche mit Herzstück
- Erneuerung eines Prellbocks
- Einbringung einer durch Busse befahrbaren Oberfläche, damit die Haltestelle auch bei Betriebsunterbruch mit Busersatz benutzbar ist
- Doppelnut-Vergütungsschweissung
- Bau eines Perrons mit Belagsoberfläche und Haltestellenkante im Haltestellenbereich
- Anpassung der Fahrleitungsanlage infolge Vergrößerung des Kurvenradius

Um eine optimale Lärmreduktion zu ermöglichen wird die Geometrie der Anlage leicht verändert, so dass neu ein vorschriftgemässer Minimalradius von 15 m besteht. Dies bedingt Anpassungen der Fahrleitungsanlage.

Aus Kostengründen erfolgt die Erneuerung ausser Betrieb. Während des Betriebsunterbruchs von ca. 2,5 Wochen wird der Betrieb durch Busse gewährleistet.

Die Erneuerungsarbeiten sind im Jahre 2003 zur Ausführung vorgesehen.

5. Termine

Die Erneuerungsarbeiten sind in den Jahren 2003 bis 2006 zur Ausführung vorgesehen.

6. Kosten und Finanzierung

6.1. Investitionskosten (Regionalverkehr)

6.1.1 Schleife Pratteln

- Gleisbau	CHF 712'000.--	
- Anpassung Haltestellenkanten	CHF 124'000.--	
- Fahrleitung	CHF 247'000.--	
- Busersatz (Mehrkosten)	<u>CHF 90'000.--</u>	CHF 1'173'000.--

6.1.2 Lachmattstrasse Muttentz, östlicher Teil

CHF 877'000.--

6.1.3 Lachmattstrasse Muttentz, westlicher Teil

- Gleisbau	CHF 912'000.--	
- Anpassung Haltestellenkante	<u>CHF 56'000.--</u>	CHF 968'000.--

6.1.4 Rothausstrasse - Moosjurtenstrasse, Muttentz

- Gleisbau	CHF 877'000.--	
- Anpassung Haltestellenkante	<u>CHF 57'000.--</u>	CHF 934'000.--

6.1.5 Haltestelle Muttentz Dorf

- Gleisbau	CHF 233'700.--	
------------	----------------	--

	- Anpassung Haltestellenkanten	CHF 110'000.--	
	- Hecken/Anbringung Gitterzaun	<u>CHF 47'800.--</u>	CHF 391'500.--
6.1.6	Moosjurtenstrasse - Obrechtstrasse, MuttENZ		CHF 982'000.--
6.1.7	Margelackerstrasse - Haltestelle Zum Park (inkl.), MuttENZ		
	- Gleisbau	CHF 1'052'000.--	
	- Anpassung Haltestellenkanten	<u>CHF 92'000.--</u>	CHF 1'144'000.--
6.1.8	Schlaufe Wartenberg - Gemeindegrenze MuttENZ/Pratteln		
	- Gleisbau	CHF 2'104'000.--	
	- Haltestellenkanten	<u>CHF 110'000.--</u>	CHF 2'214'000.--
6.1.9	Anpassung Haltestellenkanten		
	- Anpassung Haltestellenkanten	CHF 640'000.--	
	- Anpassung Hecken	<u>CHF 60'400.--</u>	<u>CHF 700'400.--</u>
	Zwischenergebnis Regionalverkehr		CHF 9383'900.--
6.2.	Investitionskosten (Ortsverkehr)		
6.2.1	Schlaufe Birsfelden		
	- Gleisbau und Anpassung Haltestellenkanten	CHF 1'110'000.--	
	- Fahrleitung	CHF 247'000.--	
	- Busersatz (Mehrkosten)	<u>CHF 115'000.--</u>	<u>CHF 1'472'000.--</u>
Total Regional- und Ortsverkehr (inkl. MWSt., Preisstand 04.2002)			CHF 10'855'900.--

=====

Der Betrag von CHF 10'855'900.-- gilt als Kostendach. Ein Nachtrag zur Deckung allfälliger technisch- oder teuerungsbedingter Mehrkosten ist ausgeschlossen. Programmänderungen sind nicht möglich.

6.3. Projektfinanzierung

Die Projektfinanzierung wird für den Regionalverkehr durch eine Vereinbarung zwischen dem Bund, dem Kanton Basel-Landschaft und der BLT nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes festgelegt. Gemäss Artikel 32 der Verordnung über Abgeltung, Darlehen und Finanzhil-

fen nach Eisenbahngesetz (Abgeltungsverordnung, ADFV; SR 742.101.1) gewährt der Bund für Investitionen der Sparte Infrastruktur bedingt rückzahlbare Darlehen.

Das Investitionshilfegesuch der BLT wurde vom Bundesamt für Verkehr (BAV) mit Schreiben vom 30. Januar 2002 dahingehend beantwortet, dass "das BAV eine nähere Standortbestimmung für allfällige Restmittel im 8. Rahmenkredit erst anfangs 2003 abgeben kann, wenn der effektive Verlauf vieler vorgesehener Projekte detaillierter bekannt ist". Der Vereinbarungsentwurf, der vom BAV zu erstellen ist und die Anteile des Bundes und des Kantons ausweist, liegt deshalb noch nicht vor.

Gemäss Artikel 3 Absatz 4 der Verordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr (KAV; SR 742.101.2) wird die Kantonsbeteiligung vom Bundesamt für Verkehr alle vier Jahre neu berechnet. Nach der für die Jahre 2000 - 2003 geltenden Berechnung beträgt der Anteil des Kantons Basel-Landschaft 79 Prozent:

	Anteil in %	Anteil in CHF
Kanton Basel-Landschaft	79.0	7'413'281.--
Bund	<u>21.0</u>	<u>1'970'619.--</u>
Total Regionalverkehr	<u>100.0</u>	<u>9'383'900.--</u>
Gesamtbelastung des Kantons Basel-Landschaft:		
- Regionalverkehr		9'383'900.--
- Ortsverkehr		<u>1'472'000.--</u>
Total (vor Abzug der Bundesbeiträge)		10'855'900.--
=====		
abzügl. Bundesbeiträge (Entscheid noch offen, vgl. 6.3)		<u>1'970'619.--</u>
Total, nach Abzug der Bundesbeiträge (inkl. MWSt.)		<u>8'885'281.--</u>

Gemäss dem revidierten Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs haben sich die Gemeinden an diesem Investitionsbeitrag des Kantons nicht zu beteiligen.

Die Beiträge an die BVB-Linie 14 sind an die BLT als Konzessionärin der Linie zu richten. Die Beiträge für die BVB-Linie 3 gehen an die BVB.

Die Jahrestanchen sind im Investitionsprogramm des Kantons enthalten. Die erste Tranche für das laufende Jahr ist im Budget 2003 enthalten.

6.4. Jährlich wiederkehrende Folgekosten

Im Verpflichtungskreditbegehren sind (.....), Eigenleistungen, Folgekosten (....) dem Landrat zur Kenntnisnahme zu unterbreiten. Bei den Folgekosten ist anzugeben, ob sie im Finanzplan enthalten sind (§ 6 Grundsätze Absatz 5 Finanzhaushaltsgesetz). Die Folgekosten bestehen aus kalkulatorischen Abschreibungen und Zinskosten, den Unterhalts-, Neben und Betriebskosten. Der Saldo setzt sich aus den Folgekosten abzüglich den Folgeerträgen zusammen.

6.4.1 Eigentumsverhältnisse

Linie 14, BL-Abschnitt:

Die Trassen gehören der BLT Baselland Transport AG inkl. der darauf stehenden Bauten, wie Schwellen, Gleise, Fahrleitungsmasten, Leitungen und Stromversorgung.

Linie 3, BL-Abschnitt:

Die Trassen der BVB-Linie 3 gehören dem Kanton Basel-Landschaft. Das Projekt der Tramwendeschleife in Birsfelden liegt auf der Parzelle 1223, welche dem Kanton Basel-Stadt gehört.

6.4.2 Eigenleistungen

Aufgrund der Projekte fallen keine Eigenleistungen an.

6.4.3 Erträge

Das Gleiserneuerungsprogramm dient dem sicheren und lärmreduzierten Betrieb der Tramlinie. Durch die Realisierung des Programms werden keine zusätzlichen Erträge erwartet. Hingegen ist mit einem deutlichen Rückgang der Unterhaltsarbeiten zu rechnen. Die entsprechende schwer abschätzbare Aufwandminderung beim Unterhaltsaufwand bei den BVB wird die künftigen Abgeltungsrechnungen BVB/BLT gemäss Staatsvertrag entlasten.

6.4.4 Folgekosten

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

Tabelle: Folgekosten

Position	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen	CHF
1	TOTAL jährlicher Ertrag	--
2	Kalkulatorische Abschreibungen¹⁾ bei einer Lebensdauer von 26.3 Jahren	337'843
3	Kalkulatorische Zinskosten²⁾ 5 % auf 0.5 des Investitionsvolumens	222'132
4	Unterhaltskosten	reduziert
5	(Gebäude-) Nebenkosten	im heutigen Umfang
6	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel usw.)	im heutigen Umfang
7 = 2 +....+ 6	TOTAL jährliche Folgekosten	559'975
8 = 1 ./. 7	SALDO pro Jahr (Folgebertrag - Folgekosten) ('+' = Minderkosten; '-' = Mehrkosten)	- 559'975

1) Kalkulatorische Abschreibungen = Investitionsvolumen : techn. Nutzungsdauer in Jahren

2) Kalkulatorischer Zinssatz = 100 : Anzahl Jahre der techn. Lebensdauer

Das Total der Folgekosten beträgt gemäss obenstehender Tabelle "Folgekosten" **Fr. 559'975 .--** pro Jahr. Die Folgekosten sind im Finanzplan enthalten.

Die Abschreibung der Anlagen erfolgt bei der BLT und BVB nach Vorgaben der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmungen (REVO; SR 742.221). Die Abschreibungsprozentsätze bewegen sich innerhalb der folgenden Bandbreite: für den Unterbau von 1,5 - 3,0 Prozent und für den Oberbau von 3 - 4 Prozent. Mit dem Gleis-erneuerungsprogramm werden Schienenanlagen ersetzt, die zum weit überwiegenden Teil über 30 Jahre alt und inzwischen abgeschrieben sind. Die technische Nutzungsdauer von öV-Investitionen beträgt 26,3 Jahre (Mischsatz). Der kalkulatorische Zinssatz beträgt 3.8 Prozent.

Tabelle: Abschreibungen nach FHG und Kalkulatorische Abschreibungen

Abschreibungsmodus/Jahr alle Angaben in 1'000 Fr.	2003	2004	2005	2006	2007
Abschreibung nach §16 FHG	888'528	799'675	719'708	647'737	582'963
Kalkulatorische Abschrei- bung	337'843	337'843	337'843	337'843	337'843

Die Abschreibung nach § 16 FHG berechnen sich nach untenstehender Tabelle "Abschreibungen nach § 16 Finanzhaushaltgesetz". Die Kalkulatorischen Abschreibungen betragen pro Jahr Fr. 337'843.--.

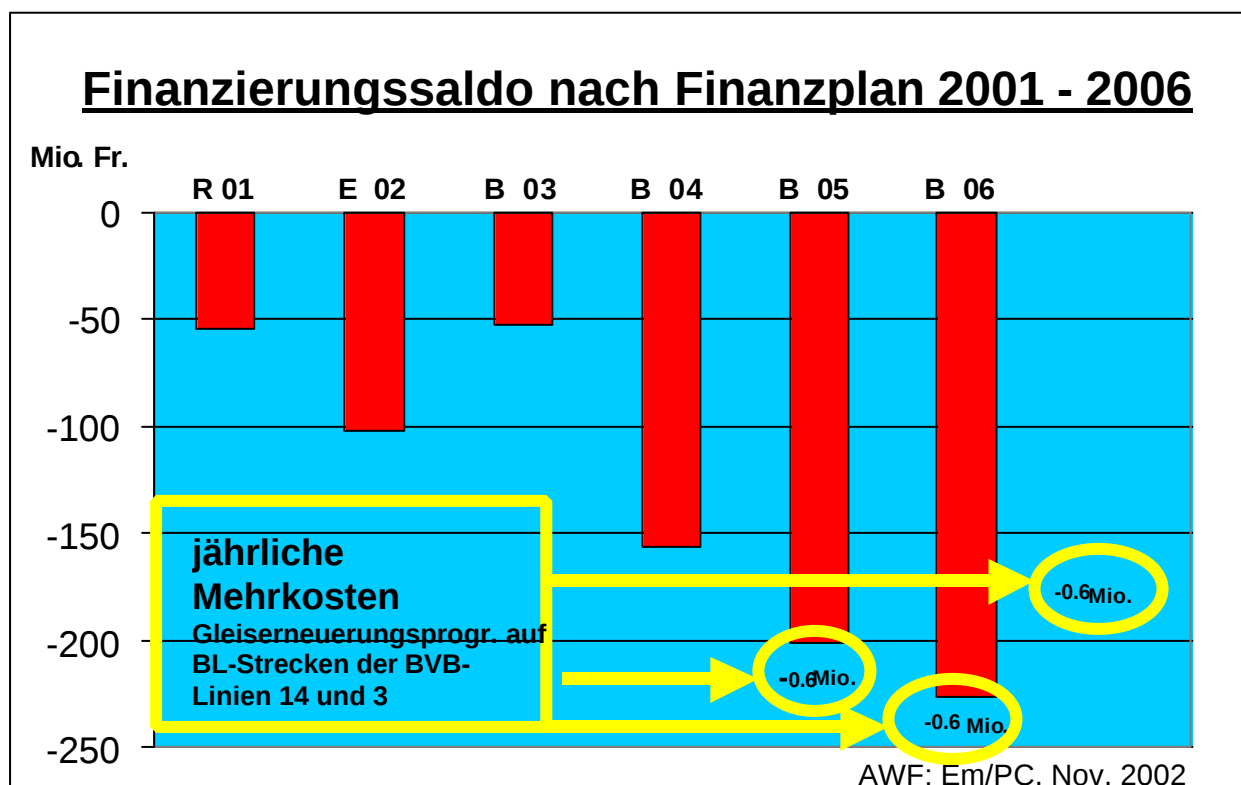
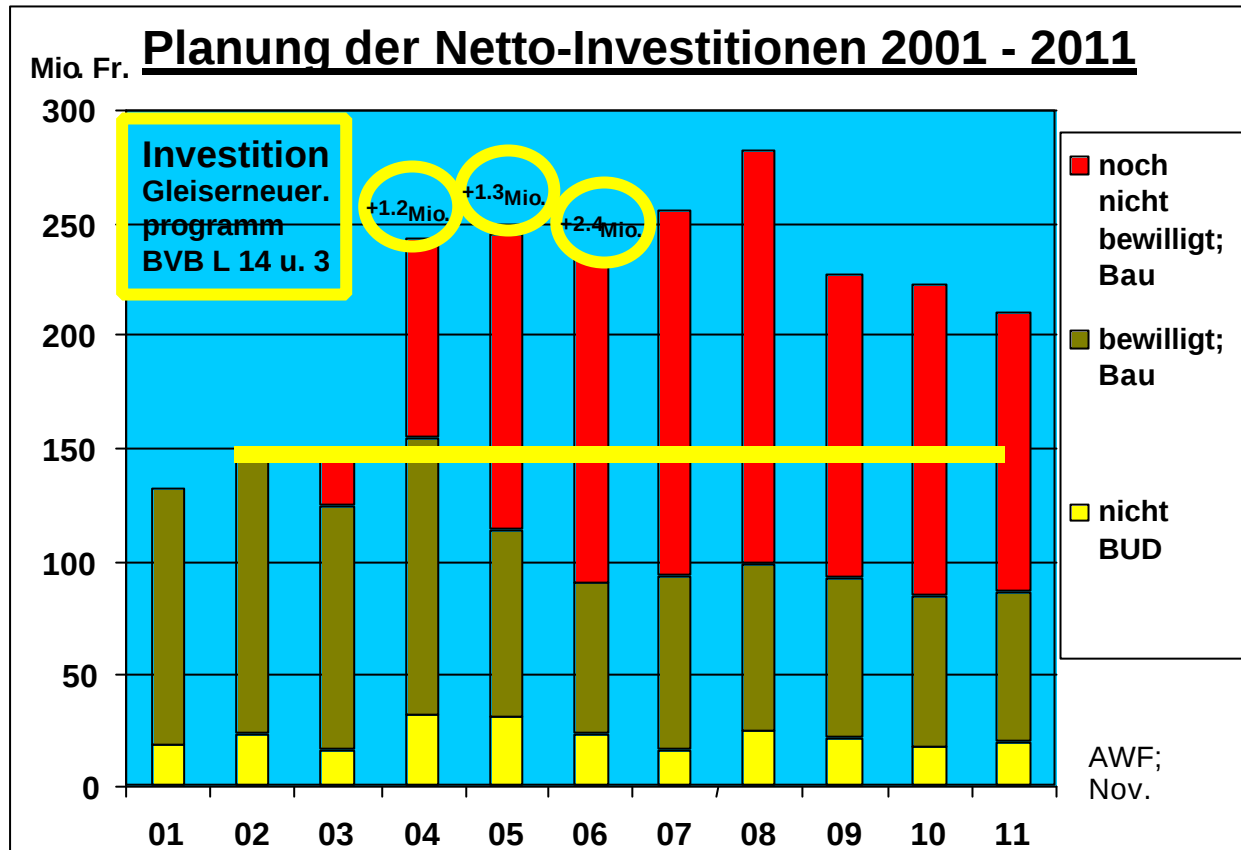
Das Verwaltungsvermögen ist jährlich mit 10 % des Restbuchwertes des Vorjahres abzuschreiben (§16 Absatz 1 FHG).

Tabelle: Abschreibungen nach § 16 Finanzhaushaltgesetz

Jahr	Investition in Fr.	Restbuchwert Anfang Jahr in Fr.	Abschreibung nach FHG in Fr.	Restbuchwert Ende Jahr in Fr.
Baujahre: 2003/6	8'885'281			
2003		8'885'281	888'528	7'996'753
2004		7'996'753	799'675	7'197'078
2005		7'197'078	719'708	6'477'370
2006		6'477'370	647'737	5'829'633
2007		5'829'633	582'963	5'246'670

Die Tabellenwerte der mittleren Spalte sind in der obenstehenden Tabelle "Abschreibungen nach FHG und Kalkulatorische Abschreibungen" eingetragen.

Finanzierungszahlen zum Projekt Gleiserneuerungsprogramm auf den basellandschaftlichen Strecken der BVB-Tramlinien 14 und 3 nach FHG § 35⁵



7. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

- Gemeinden Pratteln begrüsst das Gleiserneuerungsprogramm und u.a. die Absicht, die Lärmsituation im Bereich der Wendeschlaufe Pratteln zu verbessern. Der Gemeinderat erwartet eine vordringliche Realisierung seines langjährigen Anliegens.
- Die Gemeinde Muttenz hat weder gegen das Gleiserneuerungsprogramm noch gegen die Krediterteilung etwas einzuwenden. Der Gemeinderat weist darauf hin, dass keine Übergänge aufgehoben werden dürfen. Er stimmt der Vorlage zu.
- Das Bundesamt für Verkehr (BAV) bestätigt den Empfang des Beitragsgesuchs der BLT und hält fest, dass über eventuelle zusätzliche Mittel zur Mitfinanzierung der Gleiserneuerungsprogramms vor dem Frühjahr 2003 keine konkreten Aussagen gemacht werden können.
- Die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) als betriebsführende Unternehmung begrüsst die Vorlage aufgrund des Gleiszustandes der betroffenen Strecken sehr. Die ursprünglich für 2002 vorgesehene Sanierung der Wendeschlaufe Pratteln kann infolge der eingetretenen zeitlichen Verzögerung nicht mehr ausgeführt werden. Die BVB plant sie deshalb für das Jahr 2003 ein.
- Die BLT Baselland Transport AG begrüsst als Eigentümerin der Strecke 14 die Gleiserneuerung mit den daraus verbundenen lärmreduzierenden Massnahmen. Das formelle Gesuch an das Bundesamt für Verkehr ist mit Schreiben vom 29. Juni 2002 eingereicht worden. Die BLT bestätigt den Abschreibungssatz von 3.8 % und weist darauf hin, dass bei der BLT keine Zinsfolgekosten wirksam würden. Die BLT weist auf die Dringlichkeit des Erneuerungsprogramms hin.
- Die Paritätische BVB/BLT-Kommission hat dem Gleiserneuerungsprogramm an ihrer Sitzung vom 12. April 2002 einstimmig zugestimmt.

8. Parlamentarische Vorstösse

Am 13. September 2000 wurde eine Petition betreffend "Lärmemissionen bei der Tramschlaufe Endstation Pratteln, 14er-Linie" und am 12. Oktober 2000 eine Petition betreffend "Stopp der Lärmbelästigung an der BLT-Linie 10, Arlesheim" eingereicht. Die beiden Petitionen wurden von der Petitionskommission beraten. Mit Bericht vom 29. Dezember 2000 stellte sie den Antrag, die beiden Petitionen als Postulate an die Regierung zu überweisen. Die zwei Petitionen zum Problem Tramlärm wurden vom Landrat am 22. Februar 2001 als Postulat 2000/273 einstimmig überwiesen.

Mit der Realisierung des Gleiserneuerungsprogramms für die Linie 14 gemäss Vorlage wird das Lärmproblem bei der Tramschlaufe der Endstation Pratteln behoben.

Die Lärmbelästigung an der BLT-Linie 10 in Arlesheim wurde durch Auswechslung der Holzschielen mit Betonschielen und durch Montage eines leichteren Schienenprofils mit einer anderen Eigenfrequenz von der BLT Baselland Transport AG bereits behoben. Diese Massnahmen haben in der Problemkurve Hirslandweg/Birsekstrasse das beanstandete Quietschen

subjektiv stark reduziert, was durch Lärm-Reihenmessungen objektiv verifiziert werden konnte. Nur noch bei kritischen Witterungsverhältnissen (Trockenheit) kann es vereinzelt bei der Kurvenausfahrt zu einem leichten, jedoch nur noch kurzen Anklingen der Quietschgeräusche kommen. In der Zone BBC und Lee in Arlesheim Dorf wird vom Bahndienst der BLT bei trockener Witterung täglich die Schienenoberfläche behandelt. Seit vergangenem Frühjahr ist es denn auch nur noch zu einer Reklamation eines Anwohners gekommen. Die BLT ist überzeugt, dass die im Postulat angesprochenen Probleme bestmöglich behoben sind.

Die Forderungen des Postulats sind erfüllt. Das Postulat ist deshalb als erfüllt abzuschreiben.

9. Antrag

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

Liestal, 18. Februar 2003

Im Namen des Regierungsrates

die Präsidentin: Schneider-Kenel

der Landschreiber: Mundschin

Anhang:

- Kartenausschnitt zum Gleiserneuerungsprogramm
- Geleiseprofil mit Gummizwischenlagen und Flumroc Dämmplatten (Schnitt, Grundriss)

Entwurf

Landratsbeschluss

betreffend Erteilung eines Verpflichtungskredites für ein Gleiserneuerungsprogramm auf basellandschaftlichen Strecken der BVB-Tramlinien 14 und 3

Vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Dem Gleiserneuerungsprogramm auf basellandschaftlichen Strecken der BVB-Tramlinien 14 und 3 wird zugestimmt und ein Verpflichtungskredit von brutto CHF 9'383'900.-- zu Lasten des Kontos 2357.564.00-101 (Linie 14) und von brutto CHF 1'472'000.-- zu Lasten des Kontos 2357.564.00-102 (Linie 3), total von brutto CHF 10'855'900.-- bewilligt.
2. Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Entscheid über die Bundesbeteiligung gemäss Eisenbahngesetzgebung mit einem voraussichtlichen Betrag von ca. CHF 1'970'619.-- zu Gunsten des Gleiserneuerungsprogramms der Linie 14 noch offen ist. Der Regierungsrat wird ermächtigt, mit dem Bund und der BLT Baselland Transport AG, als Konzessionärin der basellandschaftlichen Strecke der Linie 14, eine entsprechende Vereinbarung abzuschliessen.
3. Die voraussichtlichen Jahresquoten (brutto) für den Kanton Basel-Landschaft werden zu Lasten der Voranschläge genehmigt; sie betragen:

2003:	CHF 4'500'000.-- z.L. Konto 2357.564.00-101
2003:	CHF 1'500'000.-- z.L. Konto 2357.564.00-102
2004:	CHF 1'200'000.-- z.L. Konto 2357.564.00-101
2005:	CHF 1'300'000.-- z.L. Konto 2357.564.00-101
2006:	CHF 2'400'000.-- z.L. Konto 2357.564.00-101
4. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 b der Staatsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.
5. Das aufgrund des Berichts der Petitionskommission vom 29. Dezember 2000 überwiesene Postulat 2000/273 betreffend zwei Petitionen zum Problem Tramlärm wird als erfüllt abgeschrieben.
6. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug beauftragt.