

**Vorlage an den Landrat****Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an die Tram- und Busdepoterweiterung Hüslimatt der BLT Baselland Transport AG, Oberwil**

vom 21. September 2004

1. Zusammenfassung

Die Anzahl beförderter Personen ist in den vergangenen sieben Jahren bei den Tramlinien der BLT um fast 40 % gestiegen. Auch für die nächsten Jahre ist mit einer weiteren Zunahme der Fahrgastfrequenzen zu rechnen. Soll das Taktangebot auf den Linien 10 und 17 ab 2007 nachfragebedingt schrittweise ausgebaut werden, kann dies nur mit zusätzlichem neuem Rollmaterial erfolgen. Die heute bestehende Tramflotte muss altersbedingt ersetzt werden. Die Ersatzbeschaffung der Tramfahrzeuge aus den 70-er Jahren erfolgt in drei Schritten. Vorerst soll eine Vorserie mit vier Niederflur-Tramtriebwagen beschafft werden, die ab Ende 2007 eingesetzt wird. Die eigentlichen Ersatzbeschaffungen der dann 40 Jahre alten Fahrzeuge werden in den Jahren 2011/12 und 2016/17 vorgenommen.

Die heute zur Verfügung stehende Kapazität in den Tramdepots Hüslimatt und Ruchfeld reichen schon heute nicht mehr aus, um alle Fahrzeuge gedeckt zu remisieren. Die Kapazitätsreserven des erst 1994 erstellten Tramdepots Ruchfeld sind infolge Betriebsübernahme der Linie 11 durch die BLT und infolge der nachfragebedingten längeren und zusätzlichen Tramfahrzeuge ("Sänften", Düwag-Zukauf) mehr als ausgeschöpft. 14 Tramkompositionen müssen deshalb behelfsmässig im Freien, auf Umfahrgleisen, auf Abstellgleisen oder in Waschanlagen und alten Remisen abgestellt werden. Im Freien sind sie öfters Ziel mutwilliger Beschädigungen durch Vandalen und Sprayer. Als günstige Lösung des Kapazitätsproblems hat sich die Erweiterung des bestehenden Tramdepots Hüslimatt erwiesen. Mit der Tramdepoterweiterung werden zusätzlich 24 Einstellplätze für Tramkompositionen geschaffen. Bei den neuen Niederflur-Trams sind die Ausrüstungen mehrheitlich auf dem Dach und nicht wie bei den heute eingesetzten Trams unter dem Wagenboden angeordnet. Dies bedingt grössere Umbauten für den Unterhaltstrakt.

Durch das ab 2001 ausgebaute Busangebot (neue Linie 60, Übernahme Linie 37 und verschiedene Taktverdichtungen) müssen heute vier ungedeckte Bus-Abstellplätze zugemietet werden. Deshalb plant die BLT im gleichen Projekt das bestehende Busdepot zu erweitern. Durch die Umnutzung des heute bestehenden Werkstatttrakts im Tramdepot werden neue Räumlichkeiten für den Bahndienst benötigt, welche im Gebäude des erweiterten Busdepots untergebracht werden.

Für das gesamte Bauvorhaben inkl. Landerwerb ist ein Betrag von 29.3 Mio.CHF erforderlich. Die Finanzierung erfolgt voraussichtlich unter Mithilfe des Bundes und des Kantons Solothurn. Aufgrund der bestehenden Gesetze trägt der Kanton Basel-Landschaft mit 22.2 Mio.CHF den Hauptteil der Investitionen. Gestützt auf das kantonale Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs haben die Gemeinden an dieses Vorhaben keine Investitionsbeiträge zu leisten.

2. Rechtliche Grundlagen für den Investitionskredit

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 wird die BLT beim Bundesamt für Verkehr (BAV) ein Gesuch um Investitionshilfe aus Mitteln des 8. Rahmenkredites und Erstellung eines Vereinbarungsentwurfs zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, den Kantonen Basel-Stadt, Solothurn und Basel-Landschaft sowie der BLT Baselland Transport AG einreichen. Aufgrund des Staatsvertrages wird der Kanton Basel-Landschaft auch den Beitragsanteil des Kantons Basel-Stadt übernehmen.

3. Begründung des Depotbedarfs

3.1 Ausgangslage

Die BLT verfügt heute über zwei Tramdepots und eine Busgarage:

- Hauptdepot Hüslimatt in Oberwil (Erstellungsjahr: 1983)
- Depot Ruchfeld in Münchenstein (Erstellungsjahr: 1994)
- Busgarage in Oberwil (Erstellungsjahr: 1994)

Die beiden Tramdepotanlagen Hüslimatt und Ruchfeld sind heute bereits überbelegt. Die Depotkapazitäten reichen seit längerem nicht mehr aus, die Fahrzeuge gedeckt unterzustellen. 14 Gelenktriebwagen werden im Depot Ruchfeld regelmässig im Freien abgestellt und müssen mit aufwändigen Manövern frühmorgens zu Kompositionen zusammen gestellt werden. Im Winter müssen sie vor dem Einsatz aufgeheizt werden. Öfters werden die im Freien abgestellten Tramfahrzeuge von Vandalen und Sprayern beschädigt. Die heutige Unterkapazität zur Remisierung der Fahrzeuge wird dadurch aufgefangen, dass 8 Fahrzeuge auf den Umfahrgleisen, in den Waschanlagen oder in den alten Remisen abgestellt werden. Diese Remisen werden in den nächsten 5 - 10 Jahren infolge der kommunalen Planungen aufgehoben.

In der Planung des Tramdepots Ruchfeld wurden ursprünglich Abstellreserven für Taktverdichtungen der Linien 10 und 17 eingerechnet. Diese wurden in den letzten zehn Jahren durch die Übernahme von 30 Gelenkwagen der Linie 11 von den BVB, den Einbau von 31 zusätzlichen Niederflurteilen ("Sänften"), den Ersatz der alten B3-Anhänger durch längere B4-Anhänger und durch die Übernahme von 7 Düwag-Trams von den BVB zur Verstärkung der Linie 11 mit der Einsatzlinie E11 aufgebraucht.

Einerseits ist es hoch erfreulich, dass die eingeplanten Kapazitätsreserven in den Depots so schnell sinnvoll und produktiv genutzt werden konnten, auf der anderen Seite fehlen deshalb heute

Einstellflächen für die nötige BLT-Tramersatzbeschaffung und anstehenden Taktverdichtungen aufgrund des anhaltenden Fahrgastwachstums.

Zunahme der Transportleistungen der BLT (1995-2002):

BLT-Tramlinie	beförderte Fahrgäste 1995	beförderte Fahrgäste 2002	Zuwachs in %
Linie 10 Rodersdorf-Dornach	10'970'188	14'157'041	29
Linie 11 Aesch- Basel St. Louis Grenze	13'159'083	19'220'180	46
Linie 17 Ettingen-Basel Wiesenplatz	1'925'504	2'254'709	17

Auch das 1994 erbaute Busdepot am gleichen Standort in Oberwil ist bereits zu klein. Die Übernahme der Buslinie 37 von den BVB im Herbst 1999 und das im 4. Generellen Leistungsauftrag 2001 - 2005 stark ausgebaute Busangebot mit der neuen Tangentialbuslinie 60 sowie Taktverdichtungen auf der Linie 64 haben den Bedarf an Garageraum ansteigen lassen. So müssen bereits heute in der Nachbarschaft vier ungedeckte Busabstellplätze zugemietet werden.

3.2. Beschaffungskonzept für Schienenrollmaterial

Die bestehenden BLT-Trams wurden zwischen 1971 und 1979 beschafft. Im Laufe der Jahre wurde dieses Rollmaterial durch verschiedene Massnahmen, wie Einbau von Niederflurteilen, Ausrüstung mit einem Fahrgastinformationssystem und Aufwertung des Innenausbaus, auf modernem Stand gehalten und durch verschiedene, günstige Occasionszukäufe (Düweg, Tramanhänger) ergänzt. Die technische Lebensdauer des BLT-Rollmaterials wird bald erreicht sein. Der BLT-Verwaltungsrat hat deshalb Ende 2003 ein Beschaffungskonzept erarbeitet und verabschiedet.

Das BLT-Tramneubeschaffungs-Konzept deckt einen Zeithorizont von 30 Jahren ab. Die BLT geht davon aus, dass die Verkehrszunahme im Leimen- und Birstal anhalten wird. Das zusätzliche Fahrgastaufkommen kann mit einer Taktverdichtung der Tramlinien 10 und 17 von 10 Minuten auf 7½ Minuten auf den heutigen Trassen bewältigt werden. Daraus ergibt sich folgende Beschaffungs-Philosophie:

- Hauptlinien (Einsatz täglich 20 Stunden):

Auf den Hauptlinien 10 und 11 werden im Zeitraum 2010 - 2017 nach vierzig Betriebsjahren die alten Trams durch neue Niederflurtrams ersetzt.

- Einsatzlinien (Einsatz täglich 4 – 6 Stunden):

Auf der Vorortlinie 17 und der Einsatzlinie E11 verkehren bis ca. 2030 weiterhin die Schindler-Trams der Serie 200 mit Niederflurteil. Die Gesamtlebensdauer dieser Fahrzeuge wird durch geeignete Revisionsarbeiten auf 50 Jahre verlängert.

Für die Ausführung der zu erbringenden Transportleistungen werden gemäss Beschaffungskonzept 68 Tramkompositionen (à 47 m) benötigt.

Linie	Intervall	Anzahl
10	7 1/2	18
11	7 1/2	16
E11	7 1/2	10
17	7 1/2	11
Betriebsreserve		4
Fahrschule / Extrafahrten		1
Service BLT		4
externe Revision		4
Total		68

3.3 Erforderliche Depotkapazität und die Klärung der Standortfrage

Der Fahrzeugbestand der BLT beträgt heute 88 Gelenktriebwagen und 12 Anhängewagen, welche in 50 Tramkompositionen, teils als Doppeltraktion, teils als Zugfahrzeug mit Anhänger, im Einsatz sind. In der Regel befinden sich immer 2 Kompositionen in der externen Revision und müssen bei der BLT nicht remisiert werden. Die beiden Tramdepots der BLT wurden aber nur für 42 Doppeltraktionen konzipiert. Erschwerend kommt hinzu, dass das Depot Hüslimatt auf eine Kompositionslänge von 40 m ausgelegt wurde. Durch den Einbau von 6 m langen Niederflurteilen und den Kauf von 14 m langen Anhängewagen können deshalb die Abstellgeleise nicht mehr optimal ausgenutzt werden. Es fehlen dadurch zusätzlich 6 Einstellplätze.

Unter Berücksichtigung der oben dargestellten Bedarfsplanung wird eine Abstellgeleiselänge von total 3'368 m (inkl. Dienstfahrzeuge und Reserve) benötigt. In den beiden bestehenden Tramdepots kann die folgende Anzahl Kompositionen remisiert werden (vgl. Tabelle, nächste Seite).

Es sind folgende Vorgaben berücksichtigt:

- Für die max. 47 m langen Kompositionen werden Einstellplätze von je 48 m benötigt;
- Im Depot Ruchfeld stehen 7 Kompositionen im Freien;
- Die Waschanlagen in beiden Depots werden in der Nacht als Abstellplätze genutzt;
- Der letzte einfahrende Tramkurs bleibt in beiden Depots auf dem Durchfahrtsgeleis stehen;
- Nur je eine Wartungsgrube wird nicht zur Abstellfläche gezählt;
- Mindestens 2 Kompositionen befinden sich immer in externer Revision.

Bereits während der mehrjährigen Ablieferungsphase der neuen Fahrzeuge werden zusätzliche Abstellflächen benötigt bis die alten Fahrzeuge ausgemustert werden können. Zudem stellt die neue Tramgeneration neue Anforderungen an die Depotinfrastrukturen. So werden beispielsweise im Reinigungs- und Unterhaltstrakt Hocharbeitsbühnen, längere Gruben und spezielle Besandungseinrichtungen sowie Lagerräume für neue Ersatzteile benötigt. Für diese Umbauten werden vorübergehend ebenfalls bestehende Abstellflächen absorbiert.

Tramdepot	Anzahl Kompositionen, gedeckt abgestellt	Anzahl Kompositionen, ungedeckt abgestellt	Anzahl abgestellte Kompositionen, total	Benötigte Abstellgleislänge in m
Benötigte Gesamtkapazität			68*	3'168
Dienstfahrzeuge				100
Reserve				<u>100</u>
Total				<u>3'368</u>
Hüslimatt	24*		24*	1'056
Ruchfeld	13	7	20	960
Vorhandene Kapazitäten, total	35	7	42	2'016
Kapazität für benötigte Depot-erweiterung	24		24	1'152
Dienstfahrzeuge				100
Reserve				<u>100</u>
Benötigte Kapazität der Tramdepot-Erweiterung				<u>1'352</u>

*) 2 Fahrzeuge jeweils in externer Revision (für benötigte Abstellgleislänge nicht einberechnet)

Der Anbau an das bestehende **Busdepot** bietet 12 Normbussen Platz und wird Räumlichkeiten des Bahndienstes beinhalten. Der heutige Standort des Bahndienstes im bestehenden Tramdepot wird für die Bereitstellung von Ersatzteillager-, Abstell- und Unterhaltsflächen der neuen Tramgeneration benötigt

Nachdem die Frage der Dimensionierung des Depots feststeht, musste die BLT die Frage des Depotstandorts klären. Dazu wurden verschiedene alternative Depotstandorte, wie "Dreispietz" - Basel, "Wyden" - Münchenstein und "Schindler-Areal" - Pratteln untersucht. Bestimmend für die Standortwahl sind die Kosten und technisch-betriebliche Gründe. Beim Standort "Schindler-Areal" (z.B.) wären lange Einsetzfahrten der Fahrzeuge notwendig, was zu wiederkehrenden, hohen Kosten führt. Zusätzlich müssten an einem dritten Depotstandort (nach "Hüslimatt" und "Ruchfeld") für Tageswartungen und Kleinreparaturen eigene Infrastrukturen, wie Ersatzteillager, Wartungsplatz, Sandsilo, Waschanlage usw., gebaut und das notwendige Depotpersonal für Reinigung und Wartung vorgehalten werden.

Die Erweiterung am schon bestehenden Depotstandort "Hüslimatt", welcher an der Stammlinie 10/17 liegt, bietet die Möglichkeit, die bestehende Service-Infrastruktur mit zu nutzen. Dieser Standort erwies sich in der Evaluation klar als kostengünstigste und betrieblich beste Variante.

3.4 Spezialfrage: Weshalb müssen Tramfahrzeuge gedeckt remisiert werden?

Die Tramfahrzeuge müssen zur Schonung vor Witterung und Umwelteinflüssen, zum Schutz vor Vandalismus, zur Verbesserung der Sicherheit und aus Kostengründen gedeckt remisiert werden.

Witterung

Moderne, mehrgelenkige Niederflur-Strassenbahnfahrzeuge haben die Ausrüstungen vorwiegend auf dem Dach montiert. Ein Fahrzeug von max. 47 Metern Länge hat sechs Gelenkpartien mit Faltenbälgen. Sind die Fahrzeuge ruhend dem Schneefall ausgesetzt, so setzt sich dieser in den Faltenbälgen fest und blockiert bei Kurvenfahrt die Gelenkpartie bzw. beschädigt die Faltenbälge. Auch können Lüftungsöffnungen von Apparatekästen auf dem Dach verschneit werden. Der Stromabnehmer wird durch Schnee und/oder Vereisungen beschwert und nach unten gedrückt. Eine Befreiung des Schnees vor der Ausfahrt jedes Kurses ist zu aufwändig.

Weiter sind die Fahrzeuge im Freien auch der Kälte ausgesetzt und müssten vor Inbetriebnahme geheizt werden. Dies bedingt Personalaufwand und zusätzliche Energie.

Extreme Kälte/Hitze und generell Temperaturschwankungen beeinträchtigen die Verlässlichkeit der heutigen Technik mit viel Elektronik und Sensoren.

Umwelteinflüsse

Das Geleisefeld verfügt über ca. 30 Weichen mit elektrischen Antrieben. Sind diese im Gebäude integriert, kann auf die Installation von Weichenheizungen verzichtet werden. Dies reduziert den Energieverbrauch und den Unterhaltsbedarf.

Die Gebäudehülle verhindert auch die Ausbreitung des Fahrlärms beim Befahren der Weichenanlagen während dem Ausfahren bzw. dem Einstellen der Kurse (morgens ab ca. 04.30 Uhr, nachts bis ca. 02.00 Uhr) und verbessert die Wohnqualität für die Anwohnerschaft.

Vandalismus

Im Freien abgestellte Tramfahrzeuge werden immer wieder von Vandalen verschmiert (diverse Vorfälle im Depot Ruchfeld und an Bussen in Oberwil). Die Reinigung ist aufwändig und je nach verwendeten Farben nur mit giftigen Substanzen erfolgreich. Der Farbaufbau leidet und je nach Stärke des Schadens muss ein teurer Neuanstrich erfolgen.

Sicherheit

Das offene Geleisefeld müsste stark ausgeleuchtet sein, damit bei Dunkelheit und schlechter Witterung der sichere Zu- und Weggang des Fahrpersonals sichergestellt ist. Bei Schneefall müssen die Zugangswege zu allen Fahrzeugen geräumt werden. Im witterungsgeschützten, geschlossenen Depotgebäude fühlen sich auch Frauen nachts beim Abstellen der Fahrzeuge sicherer als auf freiem Feld.

Kosten

Beim Wegfall der Halle entstehen zusätzliche Kosten:

- Alle Weichen müssen mit einer Weichenheizung ausgerüstet werden. Ein im Projekt in der Halle platzierter Raum für die Bahnsicherungs- und Weichensteuerungsanlage ist zwingend. Ohne Halle müssten diese Anlagen in einem separaten, neu zu erstellendem Gebäude untergebracht werden.
- Die an der Halle befestigte Fahrleitungsanlage müsste an separaten Fahrleitungsmasten mit den notwendigen Fundamente aufgespannt werden.
- Eine offene Geleiseanlage lässt keine Drittnutzung zu. Im Projekt ist das Hallendach und die Fundamente so aufgebaut, dass die Dachfläche eine spätere Drittnutzung zulässt (Gewerbe- und Büroräume).

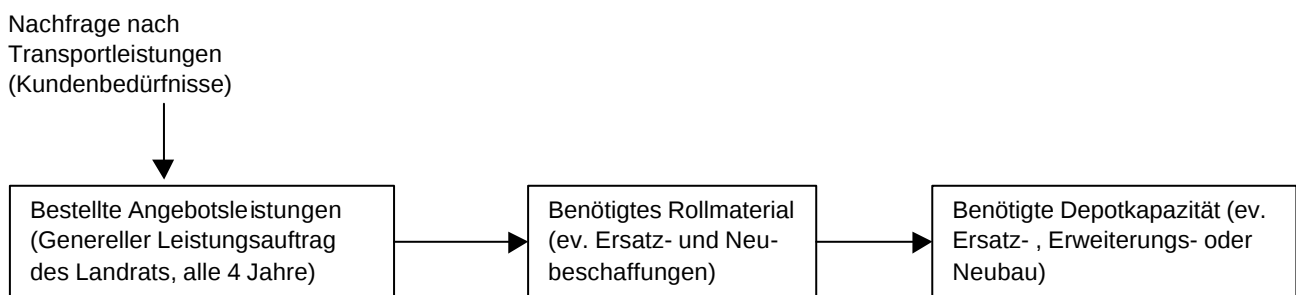
- Diverse Zusatzinstallationen, wie Besandungsanlage, Hocharbeitsplätze, Verlegung der Waschanlage usw., welche durch die neue Niederflurfahrzeugtechnik bedingt sind, setzen einen geschlossenen Raum voraus.

Die durch den Verzicht der Depothalle erzielbaren Einsparungsmöglichkeiten sind im Verhältnis zu den dargelegten Zusatznutzen der Depothalle gering.

4. Das Projekt

4.1. Koordination der Entscheide auf der Zeitachse

Die benötigte Depotkapazität, die Rollmaterial-Ersatz- bzw. -Neubeschaffungen und die von der öffentlichen Hand bestellten Angebotsleistungen sind kausal miteinander verknüpft:

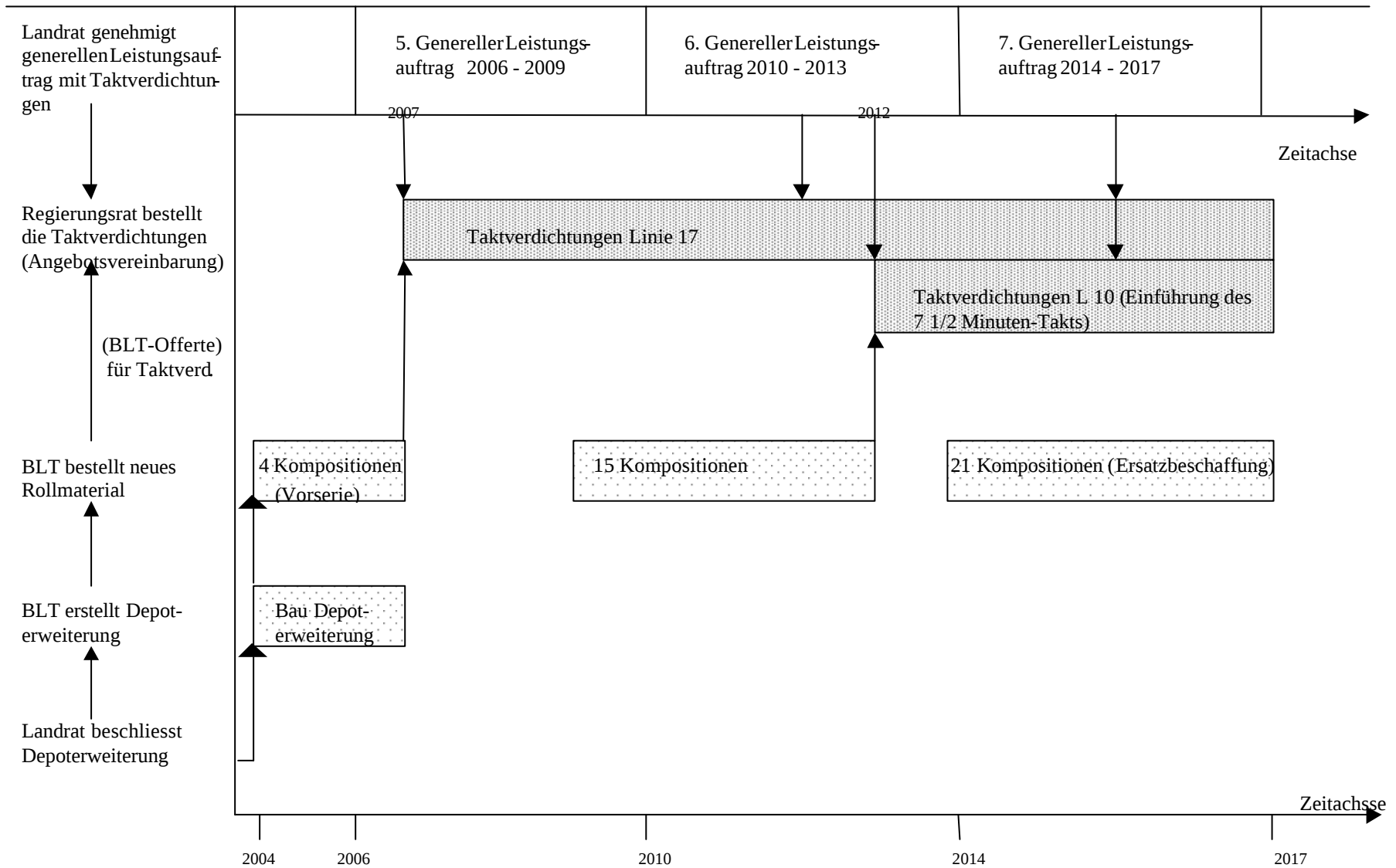


Der Trambetrieb ist ein langfristiges und kapitalintensives Geschäft. Um eine optimale Effizienz und Effektivität zu erreichen, muss die BLT vorausschauend, umfassend und risikobewusst planen. Ein Problem besteht darin, dass die BLT das Rollmaterial und die Depotkapazität auf Jahrzehnte hinaus im voraus planen muss, ohne die Gewissheit zu haben, dass die Bestellungen der Angebotsleistungen durch die öffentliche Hand dann auch im angenommenen Umfang (durch 4-jährige generelle Leistungsaufträge) erfolgen.

Die nachfolgende Seite zeigt die notwendige Koordination der verschiedenen Akteure (Landrat, Regierungsrat und BLT). Damit die BLT befähigt wird, die von der öffentlichen Hand bestellten Angebotsleistungen langfristig umzusetzen und auszuführen, ist sie auf die Unterstützung der bestellenden Kantone und des Bundes angewiesen. Das Bundesamt für Verkehr ist zuständig für die Durchführung und Entscheide des Plangenehmigungsverfahrens für die Tramdepoterweiterung. Bei seiner Entscheid über die Mitfinanzierung des Projekts stützt es sich auf die Vorentscheide der beteiligten Kantone im Rahmen der noch vorhandenen Mittel des Rahmenkredits des Bundes.

Koordination der Entscheide auf der Zeitachse

Akteure, Entscheidungspfad



4.2 Projektbeschreibung

4.2.1 Baukörper

Das Projekt besteht aus zwei unabhängigen Baukörpern (vgl. **Anhang 1**):

- Die Erweiterung des bestehenden Tramdepot-Gebäudes in Richtung Osten. Im Depotgebäude werden die bestehenden Wartungsplätze an das neue Rollmaterial angepasst.
- Die Erweiterung des bestehenden Busdepots in Richtung Norden. Es wird neu die Bahndiensträume beherbergen, welche bisher im Tramdepot untergebracht waren.

4.2.2 Landerwerb der BLT

Für die Erweiterung der Abstellgleise wird zusätzliches Areal benötigt, welches von der BLT erworben werden muss (vgl. **Anhang 2**):

- Parzelle Nr. 102 (im Verwaltungsvermögen des Kantons): Teilflächen müssen an die BLT veräussert bzw. abgetauscht werden. Hierzu bedarf es neben der Zustimmung durch den Regierungsrat auch einer Umwidmung, welche durch den Landrat zu genehmigen ist.
- Parzelle Nr. 3340 (im Finanzvermögen des Kantons): Hierzu bedarf es der Zustimmung durch den Regierungsrat. Der Landrat ist zuständig für den Beschluss über den Verpflichtungskredit.
- Parzelle Nr. 105 steht im treuhänderischen Eigentum der Basellandschaftlichen Kantonalbank. Dieses Treuhandvermögen wird durch die zuständige Amtsstelle verwaltet, welche der BLT zusichert, dass die BLT dieses Grundstück erwerben kann, vorbehaltlich Zustimmung durch den Regierungsrat sowie des Landrats (hinsichtlich des Verpflichtungskredites).
- Auf Antrag der BLT zur Sicherstellung des vorgenannten Areals zwischen Depotstrasse und Marchbach hat die Bau- und Umweltschutzdirektion mit Brief vom 15. Mai 1991 der BLT zugesichert, dass "der Kanton nicht ohne Rücksicht auf die Bedürfnisse der BLT darüber verfügen wird".
- Die Depotstrasse gehört der Gemeinde Oberwil. Wenn die BLT Eigentümerin des Areals zwischen Langmattstrasse und Grenzweg ist, wird von der Gemeinde keine durchgehende Erschliessungsstrasse mehr benötigt. Es genügt ein Anschluss bis zur neuen Parzellengrenze. An der Gemeindeversammlung vom 11. Dezember 2003 wurde dem Verkauf der Depotstrasse an die BLT zugestimmt.
- Die Liegenschaft Parzelle 78 an der Langmattstrasse befand sich bis November 2003 im Besitz der Firma Drossa Pharm AG. Beim Verkauf an die Firma Anwander Verpackungen konnte das von dieser Parzelle nicht benötigte Land von der BLT bereits erworben werden. Über das verbleibende Areal hat die BLT entlang des Marchbaches ein unentgeltliches Geh- und Fahrrecht für eine neue Erschliessungsstrasse sowie ein Durchleitungsrecht für die Werkleitungen.

4.2.3 Projekt: Tramdepot-Erweiterung

Gebäude

Durch die neue Depoterweiterung entsteht ein einheitliches Gebäude, das den bestehenden Bau integriert. Das bestehende Depot wird im Norden und Süden verlängert. Dadurch ist es möglich, die Abstellfläche mit den max. 47 m langen Fahrzeugen optimal auszunützen. Die bestehende Halle wurde auf die alten, 40 m langen Tramkompositionen ausgerichtet. Durch die bessere Ausnützung der vorhandenen Gleise wird die neue Depoterweiterung schmaler. Das zur Verfügung

stehende Areal wird dadurch besser ausgenützt und es verbleibt mehr Reserve für zukünftige Nutzungen.

Die Depothalle wird wärmegeklämmt, aber nicht beheizt. Infolge der schlechten Baugrundverhältnisse werden die Wände und Stützen mittels Pfählen auf den tragfähigen Untergrund in 5-6 m Tiefe fundiert. Die Foundation des mittleren Teiles wird so dimensioniert, dass die grosse Dachfläche bei Bedarf für eine weitere Nutzung aufgestockt werden kann. In diesem Bereich sind Betonstützen platziert. Das übrige Tragwerk wird in ähnlicher Art wie die bestehende Halle mit einer Stahlkonstruktion erstellt.

*Gleisanlage (vgl. **Anhang 3**)*

Das neue Tramdepot wird als Durchfahrtsdepot betrieben. Die Fahrzeuge fahren von Norden auf dem Durchfahrtsgleis durch das Gebäude, wenden in der Südschlaufe und stellen im Abstelltrakt ein. Sie stehen dann abfahrtsbereit gegen Norden.

Im erweiterten Depot können total 46 Tramkompositionen à 47 m eingestellt werden. Für Dienstfahrzeuge und Tram-Oldtimer wird ein zusätzliches Gleis von ca. 100 m Länge benötigt. Ein weiteres Gleis wird als Umfahrgleis frei gehalten. Ausserhalb der Depotanlage ist ein Testgleis vorgesehen. Es dient der Beobachtung von Problemfahrzeugen unter Hitze- oder Kälteeinwirkung.

Alle spitz befahrenen Weichen werden mittels Fahrstrasse elektrisch gestellt und sind gegen unbeabsichtigtes Stellen durch Isolierungen geschützt. Die übrigen Weichen werden aufgeschnitten und können von Hand gestellt werden.

Die Gleisharfen werden vollständig ins Gebäude eingeschlossen. Dies bringt drei wesentliche Vorteile:

- Der Fahrlärm über die Weichen und das Geräusch beim Stellen der Weichen belästigt die Umgebung nicht.
- Die Weichen sind vor der Witterung geschützt und brauchen dadurch weniger Unterhalt. Zudem kann auf die Weichenheizungen verzichtet werden, die sonst bei frei liegenden Weichen für ihre Funktionstüchtigkeit im Winter notwendig sind. Investitionskosten und beträchtliche Stromkosten können gespart werden.
- Pro Gleisharfe wird nur ein Tor benötigt; dies wirkt sich günstig auf die Wartungskosten aus.

Fahrleitung

Die Fahrleitung wird in gleicher Art wie das bestehende System ergänzt.

Brandschutzkonzept

Es liegt ein Brandschutzkonzept über die Depoterweiterung und das bestehende Gebäude ausgearbeitet vor. Das Gebäude ist in mehrere Brandabschnitte unterteilt. Die bestehende Brandmeldeanlage wird erweitert. Die Einstellhalle wird mit einer natürlichen Rauch- und Wärmeabzugsanlage ausgerüstet, die durch die Brandmeldeanlage gesteuert wird. Die Fluchtwege sind festgelegt und signalisiert.

Bauablauf

Die Bauphasen sind so festgelegt, dass der Tram-, Bus- und Park&Ride-Betrieb jederzeit aufrecht erhalten bleibt. Zuerst wird das Tramdepot erweitert und die Tramfahrzeuge im neuen Erweiterungsteil remisiert. Danach werden die Anpassungen im bestehenden Tramdepot durchgeführt.

4.2.4 Umbauten im bestehenden Tramdepot

Wartungsgruben

Die bestehenden Wartungsgruben wurden für die nun bald 30-jährigen Tramfahrzeuge konzipiert. Sie sind für die neuen Fahrzeuge zu klein. Bei den neuen Niederflur-Trams sind die Ausrüstungen mehrheitlich auf dem Dach und nicht wie bisher unter dem Wagenboden angeordnet. Dies bedingt die Vergrößerung der bestehenden Unterhaltsplätze und Ergänzungen mit Hocharbeitsplätzen.

Waschanlage

Die vorhandene Waschanlage muss infolge Grubenverlängerung verschoben werden. Sie wird im Gleis 3 platziert. Dies bedingt zwei zusätzliche Gleiswechsel von Gleis 2 zu Gleis 3. Die Waschanlage wird künftig mit gereinigtem Abwasser aus der benachbarten Abwasserreinigungsanlage gespiesen. Die BLT verwendet seit Jahren gereinigtes Abwasser für die Busfahrzeuge, was sich bewährt hat. Um den Abstellplatz optimal auszunützen, wird das Gleis 3 am Tag als Waschstrasse und in der Nacht als Abstellgleis verwendet.

Unterhaltsräume

Während ca. 15 Jahren müssen zwei komplett verschiedene Tramgenerationen gewartet, gereinigt und besandet werden können. Deshalb wird ein zusätzliches Lager für die neue Tramgeneration benötigt. Die nördlichste Wartungsgrube auf Gleis 11 wird als erstes für die neuen Fahrzeuge eingerichtet. Aus diesem Grund muss der heutige Bahndienst weichen; er wird in das erweiterte Busdepot verlegt. Auch bei den übrigen Wartungsgruben herrscht seit längerer Zeit eine akute Platznot. Der abgesetzte Gebäudeteil südlich der heutigen Werkstatt wird aufgestockt, damit dort leichtes Material gelagert werden kann.

4.2.5 Projekt: Busdepot-Erweiterung

Buseinstellplätze

Das bestehende Busdepot wird in gleicher Art gegen Norden um 12 neue Buseinstellplätze erweitert. Die Foundation und Stützen werden so dimensioniert, dass auch in diesem Bereich bei Bedarf eine zusätzliche Nutzung auf dem Dach möglich ist. Das neue Depot wird an die bestehende Brandmeldeanlage angeschlossen.

Ersatz Bahndienststräume

Durch die Umnutzung des heute bestehenden Werkstatttrakts zu Gunsten der neuen Tramgeneration werden neue Räumlichkeiten für den Bahndienst benötigt. Diese sind anschliessend an die Busdepot-Erweiterung angeordnet. Es wird ein Lagerraum für Eisenbahnmaterial und Maschinen erstellt. Um den Platz optimal auszunützen, werden in der Nacht zwischen den Lagergestellen die

Dienstfahrzeuge des Bahndienstes eingestellt. Im weiteren werden ein Büro, Aufenthaltsraum, Garderoben, Kleider Trocknungsraum und ein Reserveraum erstellt.

Der Lagerraum wird isoliert, aber nicht beheizt. Die übrigen Räume werden an die bestehende Fernwärmeversorgung angeschlossen.

Die Foundation und Stützen sind so dimensioniert, dass in diesem Bereich bei Bedarf eine zusätzliche Nutzung auf dem Dach möglich ist.

4.2.6 Umgebungsgestaltung

Der Strassenverlauf der neuen Erschliessungsstrasse richtet sich nach dem natürlichen Terrain und dem Böschungsverlauf des Marchbaches. Die vorhandene Uferbepflanzung wird nicht tangiert. Die Restfläche zwischen Depotweiterungs-Gebäude und Erschliessungsstrasse wird als begrünte Ruderalfläche ausgebildet. Sie wird als Reserve für allenfalls spätere Erweiterungen oder Drittnutzungen frei gehalten. Der Platz ist befahrbar und dient als Lagerplatz für Bahnmaterial und als Zufahrt für die Feuerwehr. Die vorhandenen Bepflanzungen bei der Nordschlaufe und entlang des Streckengleises bleiben erhalten und werden wo nötig erneuert.

4.2.7 Verkehrsregime

Das Verkehrskonzept für die Depots erfüllt eine klare Trennung von Strasse und Schiene. Durch die schlanke Tramdepotweiterung wird erreicht, dass der Strassenverkehr an keinem Punkt die Gleisanlage des Tramdepots tangiert. Die Verkehrsflächen wurden für Gelenkbusfahrzeuge dimensioniert.

Der Durchgangsverkehr durch die Depotstrasse ist bei den Gemeinden Oberwil und Therwil unerwünscht und heute mit entsprechender Signalisation unterbunden. Die Strasse dient nur der Erschliessung der anliegenden Parzellen und der Zufahrt zum Park&Ride. Für die Depotweiterung wird die Strasse überbaut; sie muss deshalb aufgehoben werden.

Entlang dem Marchbach wird eine neue Erschliessungsstrasse erstellt. Sie dient ausschliesslich der BLT. Sie wird mit mechanischen Mitteln (Tor, Schranke oder ähnliches) für den allgemeinen Verkehr gesperrt. Die Zufahrt zum Park&Ride erfolgt von Süden. Die ein- und ausfahrenden Busse kommen von Süden und über die neue Erschliessungsstrasse von Norden.

Der schwache Fuss- und Veloverkehr in der heutigen Depotstrasse wird in der Fortsetzung der Langmattstrasse über eine neue Fussgängerbrücke über den Marchbach auf den bereits bestehenden Fuss- und Radweg geführt.

Durch den Wegfall der Depotstrasse müssen die darin liegenden Werkleitungen mit Ausnahme der tief liegenden Kanalisationsleitung in die neue Erschliessungsstrasse verlegt werden.

Die bestehende Nordschlaufe kann in Ausnahmefällen von BLT-Bussen befahren werden, um das unbehinderte Wenden von Trammersatz-Bussen zu ermöglichen, wenn Tramstrecken gesperrt werden. Dies erlaubt ein optimales Umsteigen der Fahrgäste zwischen Bus und Tram.

Die Zu- und Wegfahrten zur Firma Anwander (ehem. Drossa Pharm) erfolgt ab Langmattstrasse über den vorderen Teil der neuen Erschliessungsstrasse und entlang der neuen BLT-Parzelle (um das Gebäude zurück zur Langmattstrasse).

5. Termine (vgl. Anhang 4)

Die Bauarbeiten werden in den Jahren 2005 bis 2006 ausgeführt. Die Betriebsaufnahme des erweiterten Depots, vorerst durch die Vorserie (vier Niederflur-Triebwagen), erfolgt spätestens per Fahrplanwechsel von Mitte Dezember 2007.

6. Kosten und Finanzierung

6.1 Investitionskosten aus Sicht der BLT

Die Investitionskosten der BLT für die Tram- und Busdepoterweiterung in Oberwil setzen sich aus folgenden Teilkosten zusammen:

-	Landkosten:			
	von Privat:	CHF 1'800'000.--		
	von Gemeinde	CHF 100'000.--		
	von Kanton und			
	BLKB/TH des KT*)	<u>CHF 7'442'250.--</u>	CHF	9'342'250.--
-	Umgebung, Erschliessung, Plätze		CHF	1'500'000.--
-	Gleisbau, Weichensteuerung, Fahrleitung		CHF	4'000'000.--
-	Gebäude Tramdepot-Erweiterung		CHF	4'800'000.--
-	Gebäude Busdepot-Erweiterung		CHF	500'000.--
-	Gebäude Bahndienst		CHF	900'000.--
-	Umbau bestehender Wartungstrakt		CHF	2'000'000.--
-	Betriebseinrichtungen		CHF	1'000'000.--
-	Terrainvorbereitung, Foundation		CHF	1'500'000.--
-	Nebenkosten, Gebühren, Honorare		<u>CHF</u>	<u>3'800'000.--</u>
	Total Investitionskosten (exkl. MwSt., Preisstand 12.2003)		CHF	29'342'250.--
				=====

*) Treuhänderisches Liegenschaftsvermögen des Kantons

Da die Auszahlung der Investitionsbeiträge als "rückzahlbare Darlehen" erfolgen werden, kann die BLT die Mehrwertsteuer (als Vorsteuerabzug) voll zurückfordern. Rückzahlbare Darlehen werden dem Bund und den beteiligten Kantonen zurückerstattet. Die Verrechnung erfolgt jeweils im Ausmass der Abschreibungen mit der jährlichen Abgeltungsleistung des Bundes und der Kantone.

Der Betrag von CHF 29'342'250.-- gilt als Kostendach. Ein Nachtrag zur Deckung allfälliger technisch- oder teuerungsbedingter Mehrkosten durch den Kanton ist ausgeschlossen. Verteuernde Programmänderungen sind nicht möglich.

6.2 Projektfinanzierung und beteiligte Partner

Die Projektfinanzierung wird durch eine Vereinbarung zwischen dem Bund und den Kantonen Basel-Stadt, Solothurn und Basel-Landschaft sowie der BLT nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes festgelegt. Gemäss Artikel 32 der Verordnung über Abgeltung, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (Abgeltungsverordnung, ADFV; SR 742.101.1) gewährt der Bund für "Investitionen anderer Sparten" rückzahlbare Darlehen.

Die geplante Tram- und Busdepot-Erweiterung ist von der BLT dem, im Jahre 2006 auslaufenden 8. Rahmenkredit des Bundes angemeldet worden. Es kann deshalb von einer Mitfinanzierung der Depoterweiterungen durch den Bund nach Eisenbahngesetz ausgegangen werden. Ein Entscheid des Bundesamtes für Verkehr aufgrund des Investitionshilfegesuchs vom 30. August 2004 der BLT steht noch aus.

Nach den Vorstellungen des Bundesrats für die Bahnreform 2 (Vernehmlassung bis Ende April 2004) wird der Bund für Investitionen des Ergänzungsnetzes im Schienenverkehr (BL: BLT, WB) keine Investitionsbeiträge mehr leisten. Die Inkraftsetzung ist auf das Jahr 2007 beabsichtigt. Nach Ablehnung des Gegenvorschlags zur Avanti-Initiative ist zur Zeit eine mögliche Mitfinanzierung des Bundes von Infrastrukturen des öffentlichen Verkehrs in Agglomerationen völlig offen. Es liegt daher im Interesse der Kantone Solothurn und Basel-Landschaft, dass die Projektfinanzierung nach der bisherigen Regelung vorgenommen wird, damit Bundesbeiträge zur Mitfinanzierung des Projekts herangezogen werden können.

Gemäss einer zwischen den Kantonen Basel-Stadt, Solothurn und Basel-Landschaft ausgehandelten und am 5. Dezember 1989 auch vom Bund anerkannten Vereinbarung beteiligen sich die Kantone an Investitionen der Linien 10 und 17 wie folgt: Basel-Stadt 29 %, Solothurn 10 %, Basel-Landschaft 61 %.

Die Kantonsbeteiligungen bzw. die Bundesbeiträge an den Investitionskosten richten sich nach der Verordnung über die Anteile der Kantone an die Abgeltungen und Finanzhilfen im Regionalverkehr ((KAV; SR 742.101.2). Aus dem Anhang der KAV ist ersichtlich, zu welchem Prozentanteil sich die Kantone an den Investitionsbeiträgen beteiligen müssen (KAV-Satz). Daraus leiten sich folgende Anteile der Kostenträger ab (gerundet auf CHF 50):

Kanton/Bund (Kostenträger)	Kantonsanteile gemäss Verein- barung in %	KAV-Satz in %	Anteil in %	Anteil in CHF
BL	61	79	48.19	14'140'000.--
BS	29	95	27.55	8'083'800.--
				22'223'800.--
SO	10	74	7.40	2'171'300.--
Bund			<u>16.86</u>	<u>4'947'150.--</u>
Total			100.00	29'342'250.--
			=====	=====

Der Anteil des Kantons Basel-Stadt wird gemäss Staatsvertrag (Territorialprinzip, SGS 480.1) vom Kanton Basel-Landschaft übernommen.

Der Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an die Investition der BLT für die Depoterweiterungen beträgt somit **CHF 22'223'800.--**.

Die Investitionskosten für die Depoterweiterung sind im Investitionsprogramm berücksichtigt. Die erste Jahresquote für das Jahr 2004 im Betrag von CHF 200'000.-- ist mit dem Voranschlag 2004 bewilligt worden. Die weiteren Jahresquoten sind im Ausmass des voraussichtlichen Baufortschritts in den Voranschlägen 2005 bis 2007 zu berücksichtigen. Für das Controlling ist das Bundesamt für Verkehr zuständig. Die BLT verfasst regelmässig einen Bericht über den Projektstand, Kostenstand ($\pm$ Abweichungen) und Verwendung der bisher zur Verfügung gestellten Mittel. Auf ein Gesuch der BLT hin veranlasst das BAV die Zahlungen von Bund und den Kantonen gemäss Baufortschritt. Die Beiträge des Bundes und der Kantone werden direkt an die BLT ausgerichtet.

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

6.3 Finanzierung und Kostenfolgen für den Kanton Basel-Landschaft

Im Verpflichtungskredit sind die Eigenleistungen, die Erträge und die Folgekosten dem Landrat zur Kenntnisnahme zu unterbreiten. Bei den Folgekosten ist anzugeben, ob sie im Finanzplan enthalten sind (§ 6 Grundsätze Absatz 5 Finanzhaushaltsgesetz, SGS 310). Die Folgekosten bestehen aus kalkulatorischen Abschreibungen und Zinskosten, den Unterhalts-, Neben- und Betriebskosten. Der Saldo setzt sich aus den Folgekosten abzüglich den Folgeerträgen zusammen.

6.3.1 Eigenleistungen

Aufgrund des Projekts fallen keine Eigenleistungen an.

6.3.2 Erträge

Aufgrund des Projekts selbst fallen keine zusätzlichen Erträge an. Die Depoterweiterungen sind Voraussetzung für die Tramersatzbeschaffung sowie für zusätzliche Tram- und Busleistungen.

6.3.3 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 33 Jahren	673'450
3	Kalkulatorische Zinskosten²⁾ 5 % auf 0.5 des Investitionsvolumens	555'600
4	Unterhaltskosten	--
5	(Gebäude-) Nebenkosten	--
6	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel usw.)	--
7 = 2 +....+ 6	TOTAL jährliche Folgekosten	1'229'050
8 = 1 ./. 7	SALDO pro Jahr (Folgeertrag - Folgekosten) ('+' = Minderkosten; '-' = Mehrkosten)	-1'229'050

- 1) Kalkulatorische Abschreibungen = Investitionsvolumen : techn. Nutzungsdauer in Jahren
 2) Kalkulatorischer Zinssatz = 5 % auf die Hälfte des Investitionsvolumens

Das Total der Folgekosten beträgt gemäss obenstehender Tabelle "Folgekosten" **Fr. 1'229'050 .--** pro Jahr.

Die Abschreibung der Anlagen erfolgt bei der BLT nach Vorgaben der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmungen (REVO; SR 742.221). Die Aufwendungen für Grundstücke werden nicht abgeschrieben. Die Abschreibungsprozentsätze für Depotbauten bewegen sich zwischen 3,0 und 5,0 Prozent. Die technische Nutzungsdauer beträgt 33 Jahre. Die kalkulatorische Abschreibung beträgt demnach 3,03 Prozent.

Tabelle: Abschreibungen nach FHG und Kalkulatorische Abschreibungen

Abschreibungsmodus/Jahr	2004	2005	2006	2007	2008
Abschreibung nach §16 FHG in Fr.	0	20'000	1'109'200	1'871'400	1'922'300
Kalkulatorische Abschreibung in Fr.	0	6'060	336'730	601'300	673'450

Das Verwaltungsvermögen ist jährlich mit 10 % des Restbuchwertes des Vorjahres abzuschreiben (§16 Absatz 1 FHG). Die Abschreibungen berechnen sich nach untenstehender Tabelle "Abschreibungen nach § 16 Finanzhaushaltsgesetz".

Die Kalkulatorischen Abschreibungen betragen pro Jahr Fr. 673'450.--.

Tabelle: Abschreibungen nach § 16 Finanzhaushaltsgesetz

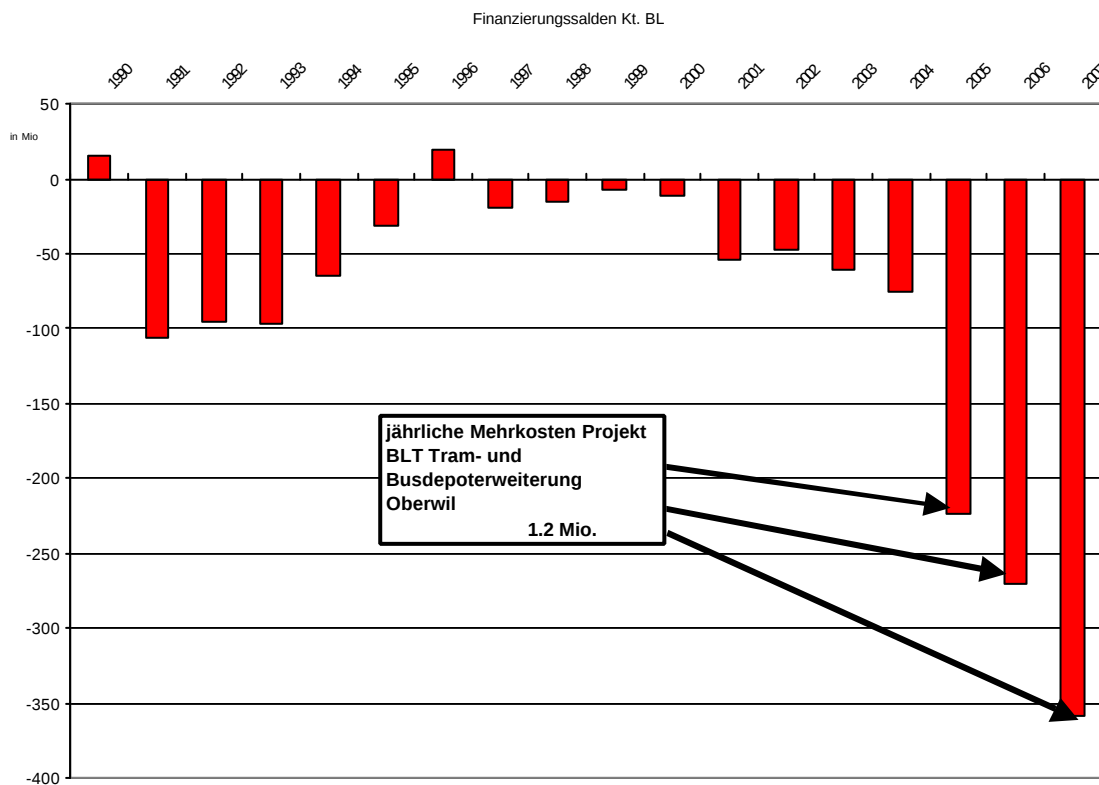
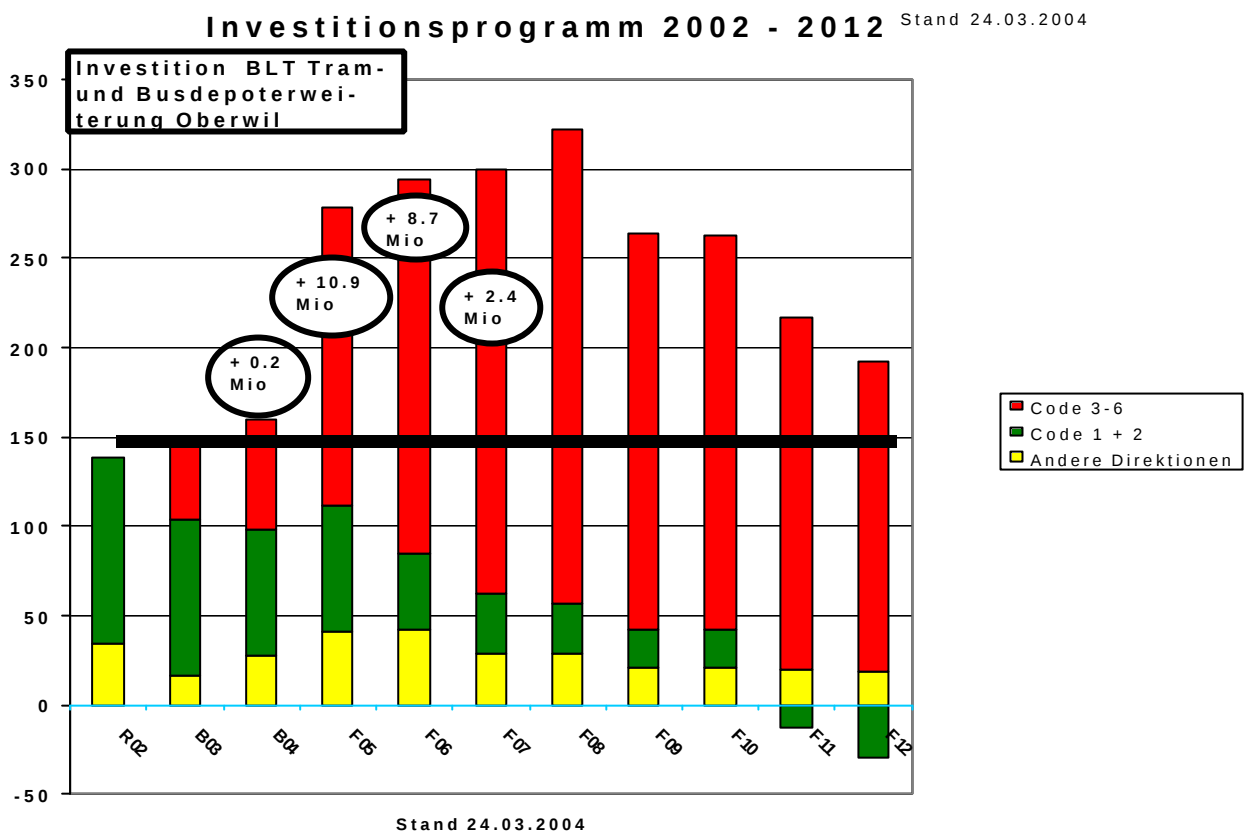
Jahr	Investition in Fr.	Restbuchwert Anfang Jahr in Fr.	Abschreibung nach FHG in Fr.	Restbuchwert Ende Jahr in Fr.
Baujahre: 2004/7				
2004	200'000	0	0	200'000
2005	10'912'000	200'000	20'000	11'092'000
2006	8'731'000	11'092'000	1'109'200	18'713'800
2007	2'380'800	18'713'800	1'871'400	19'223'200
2008	0	19'223'200	1'922'300	17'300'900
Total	22'223'800			

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

Die Depoterweiterungen sind Voraussetzung für nachfragegerechte, zusätzliche Tram- und Busleistungen, welche höhere Abgeltungsleistungen des Kantons zur Folge haben werden. Entsprechende Beschlüsse sind im nächsten Generellen Leistungsauftrag für den öffentlichen Verkehr 2006 - 2009 zu fällen.

Finanzierungszahlen zum Projekt BLT-Tram- und Busdepot Oberwil nach FHG § 35 ⁵

Das Finanzdefizit des Kantons erhöht sich um die dargestellten Beträge.



6.3.4 Spezialfrage: Weshalb finanziert die BLT die Depoterweiterung nicht selbst?

Mit Blick auf die Rückstellungen und Rücklagen gemäss Bilanz im Geschäftsbericht der BLT ist zu fragen, weshalb die BLT die Depoterweiterung nicht selbst finanziert.

Die Rücklagen gemäss Art. 56 und 64 des Eisenbahngesetzes (EBG) sind zweckgebunden. Bei der Rücklage nach Art. 56 EBG handelt sich um aufgelaufene Zinserträge aus Investitionen, welche durch Vereinbarungen vom Bund, den beteiligten Kantonen und der BLT abgeschlossen wurden. Diese Erträge werden mit den Vereinbarungen abgerechnet und stehen für das Projekt Tramdepoterweiterung nicht zur Verfügung. Bei der Rücklage nach Art. 64 EBG handelt es sich um zweckgebundene Linienrücklagen, welche nur zur Deckung künftiger Fehlbeträge (ungedekte Kosten sind grösser als die im voraus ausgehandelten Abgeltungsbeträge) aufgelöst werden dürfen. Schliesslich sind noch die Rückstellungen zu erwähnen, welche im Wesentlichen für Grossrevisionen des Rollmaterials bereitgestellt sind und ebenfalls für die Finanzierung der Depoterweiterung nicht herangezogen werden können.

In diesem Zusammenhang muss erwähnt sein, dass die BLT jährlich Investitionen in Millionenbeträgen aus eigenen Mitteln finanzieren muss. Dazu gehören beispielsweise der gesamte Fuhrpark im Busbereich, die Billettautomaten, Infrastrukturanpassungen und Ersatzteilbeschaffungen. Die Verkehrspolitik des Bundes (Bahnreform 2) sieht vor, dass die vorgesehene Trainersatz- und -neubeschaffung von der BLT selbst finanziert werden muss.

6.3.5 Spezialfrage: Welche alternativen Depot-Standorte wurden geprüft?

Diverse Depot-Standortalternativen wie „Dreispietz“ (BVB), „Wyden“ (Münchenstein) und insbesondere auch das „Schindler-Areal“ in Pratteln wurden untersucht.

Bestimmend für die geeignete Standortwahl sind wiederkehrende Kosten sowie technisch/betriebliche Gründe.

Das Areal in Pratteln ("Schindler-Areal") befindet sich über acht Kilometer vom Aeschenplatz entfernt. Um auf die BLT-Tramlinien 10 und 11 zu gelangen, wären folglich lange, unproduktive Einsatzfahrten nötig. Dies verursacht unnötige Fahrleistungen von jährlich ungefähr 60'000 Kilometer für eine Doppeltraktion sowie rund 3'000 zusätzliche Wagenführerstunden.

Es entstehen im weiteren hohe Sockelkosten für die Erstellung einer redundanten Depotstruktur wie Kleinwerkstatt, Inspektionsgruben, Hocharbeitsplätze, Waschanlagen, Besandungseinrichtung, Garderoben, Aufenthaltsräume. Personell muss die Anlage während 365 Tagen in zwei Schichten von mindestens zwei Personen besetzt sein.

Zudem wirkt sich nachteilig aus, dass seit der Erstellung des Bürogebäudes Mitte der neunziger Jahre auf dem Werkareal in Pratteln der Bau eines Durchfahrt-Depots kaum mehr möglich ist.

Im Vergleich zur Erweiterung des bestehenden Depot-Standortes Oberwil, wo die Synergien der Infrastruktur-Mitnutzung voll zum Tragen kommen, ergeben sich für den Standort Pratteln jährlich wiederkehrende Zusatzkosten zwischen 1 bis 1,5 Mio. Franken, ohne dass eine zusätzliche Wertschöpfung entsteht. Die Erweiterung der Kapazitäten am Depotstandort Hüslimatt hat sich als die klar wirtschaftlichste und technisch/betrieblich beste Lösung gezeigt.

7. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Das *Bundesamt für Verkehr* hält fest, dass für Investitionen, welche nicht der Sparte "Infrastruktur" zugeordnet werden können gemäss Art. 26 Abs. 2 der Verordnung über Abgeltung, Darlehen und Finanzhilfe nach Eisenbahngesetz ein rückzahlbares Darlehen gewährt werden kann. Zudem erinnert das Bundesamt daran, dass es nur Darlehensbeiträge leisten kann, welche dem abgeltungsberechtigten Teil des Angebots zugute kommen. Das Bundesamt bestätigt, dass voraussichtlich nach 2006 die Finanzierung von Investitionen in die Schienennetze neu geregelt und der bisherige Rahmenkredit durch ein anderes Finanzierungskonzept ersetzt wird. Der Bund sehe vor, allfällige Aufwendungen nach Inkrafttreten der Bahnreform 2 im Rahmen einer Nachfolgefinanzierung zum 8. Rahmenkredit aufzunehmen, wobei die Beschlüsse zur Gesetzgebung für diese Nachfolgefinanzierung vorbehalten bleiben.

Der *Kanton Basel-Stadt* hat keinen grundsätzlichen Einwand gegen den Vernehmlassungsentwurf zum neuen Tram- und Busdepot Hüslimatt.

Der *Kanton Solothurn* begrüsst das Projekt grundsätzlich. Er stellt aber fest, dass der Objektkredit viel höher sei als ursprünglich von der BLT angemeldet. Angesichts dieser Ausgangslage könne der Kanton Solothurn dem Projektbeitrag nur unter dem Vorbehalt zustimmen, dass der Kantonsrat die zusätzlich erforderlichen Mittel mit einem Nachtrag zum Verpflichtungskredit bewilligt.

Die *Gemeinde Oberwil* ist mit der Depoterweiterung im vorgesehenen Rahmen einverstanden. Die Gemeindeversammlung habe der Abtretung der Depotstrasse zugestimmt, welche für die Projektrealisierung notwendig ist; die notwendigen weiteren Schritte seien eingeleitet. Einige offene Punkte des Projekts sollen mittels Vereinbarung zwischen der BLT und der Gemeinde geregelt werden. Der Gemeinderat hofft, dass mit dem Ausbau des Depots die in Aussicht gestellte Erhöhung der Frequenz des Trambetriebs im Leimental ermöglicht wird.

Die zuständige Fachstelle der Bau- und Umweltschutzdirektion und die *BLT Baselland Transport AG* haben die Landratvorlage in enger Zusammenarbeit vorbereitet. Die BLT Baselland Transport AG benutzt die Gelegenheit der Vernehmlassung für letzte redaktionelle Korrekturen im technischen Bereich der Vorlage. Zusätzlich bittet die Unternehmung um Darstellung ihrer Abklärungen hinsichtlich des Depotstandorts (in Abschnitt 3.3 berücksichtigt).

8. Parlamentarische Vorstösse

Zur Tram- und Busdepot-Erweiterung wurden keine parlamentarischen Vorstösse eingereicht.

9. Antrag

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

Liestal, 21. September 2004

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident: Ballmer

der Landschreiber: Mundschin

Beilage

- ? Entwurf Landratsbeschluss
- ? Anhang 1: Erweiterung BLT-Depot Hüslimatt, Oberwil (Modell-Photo)
- ? Anhang 2: Landerwerb (Übersicht)
- ? Anhang 3: Gleisanlage/Busabstellplätze (Grundriss)
- ? Anhang 4: Erweiterung Tram- und Busdepot Hüslimatt Oberwil (Grobterminplan)

Landratsbeschluss

über den Beitrag des Kantons Basel-Landschaft an die Tram- und Busdepoterweiterung Hüslimatt der BLT Baselland Transport AG, Oberwil

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Erstellung der Tram- und Busdepoterweiterung der BLT Baselland Transport AG, Oberwil, wird zugestimmt und ein Verpflichtungskredit von brutto CHF 29'342'250.-- zu Lasten des Kontos 2357.564-076 bewilligt.
2. Es wird zur Kenntnis genommen, dass sich der Bund und der Kanton Solothurn gemäss Eisenbahngesetzgebung mit einem voraussichtlichen Betrag von ca. CHF 4'947'150.-- (Bund) und von ca. CHF 2'171'300.-- (SO) beteiligen werden.
3. Der Regierungsrat wird ermächtigt, mit dem Bund, Kanton Solothurn, Kanton Basel-Stadt und der BLT Baselland Transport AG eine entsprechende Vereinbarung abzuschliessen.
4. Die voraussichtlichen Jahresquoten (brutto) für den Kanton Basel-Landschaft werden zu Lasten der Voranschläge genehmigt; sie betragen:

2004:	CHF	200'000.--
2005:	CHF	14'471'000.--
2006:	CHF	11'527'000.--
2007:	CHF	3'144'250.--

5. Der Umwidmung von Teilen der Parzelle Nr. 102 vom Verwaltungsvermögen ins Finanzvermögen wird zugestimmt.
6. Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

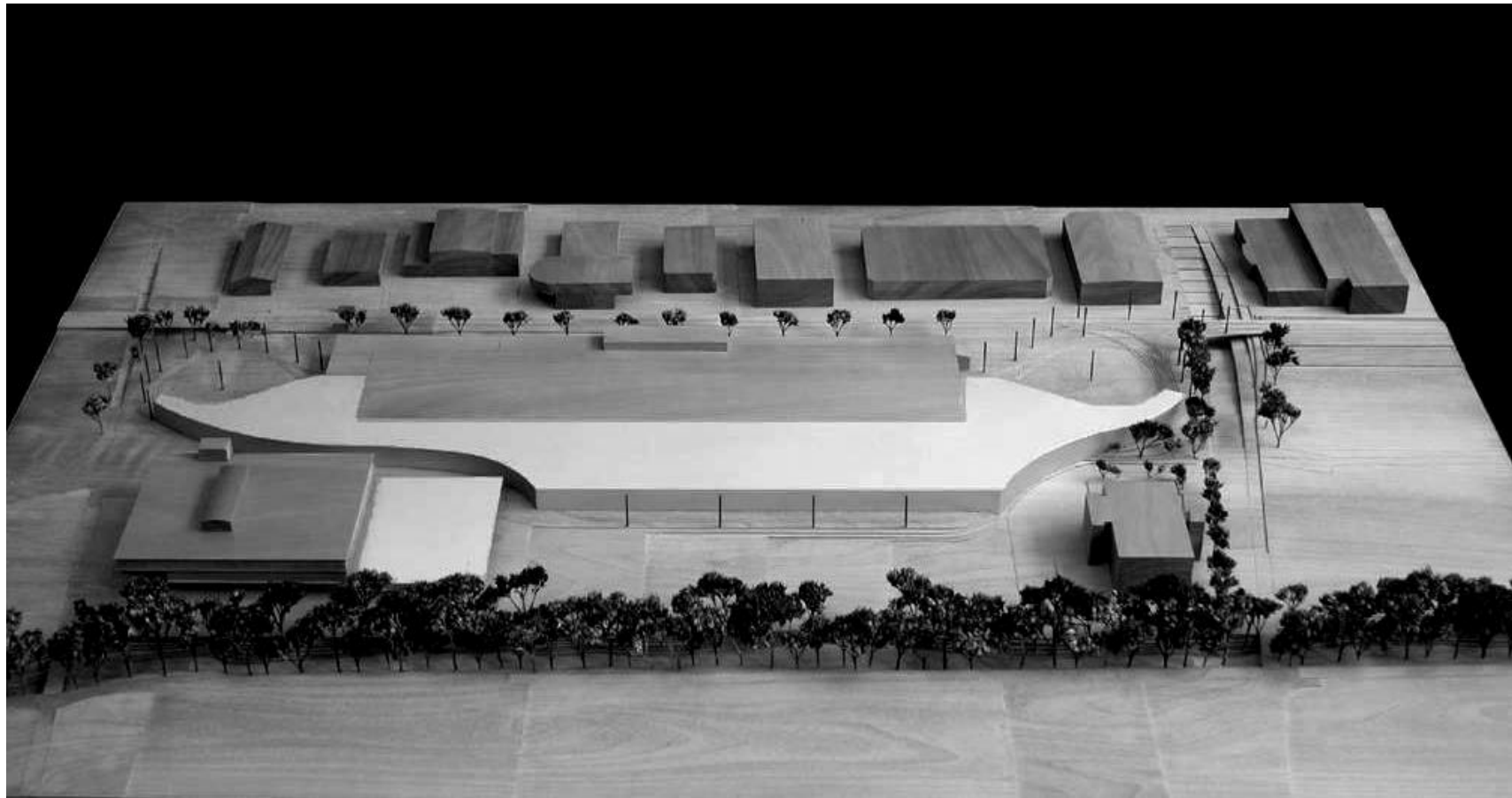
die Präsidentin:

der Landschreiber:

Anhang 1 ERWEITERUNG BLT - DEPOT HÜSLIMATT, OBERWIL
MODELL - PHOTO

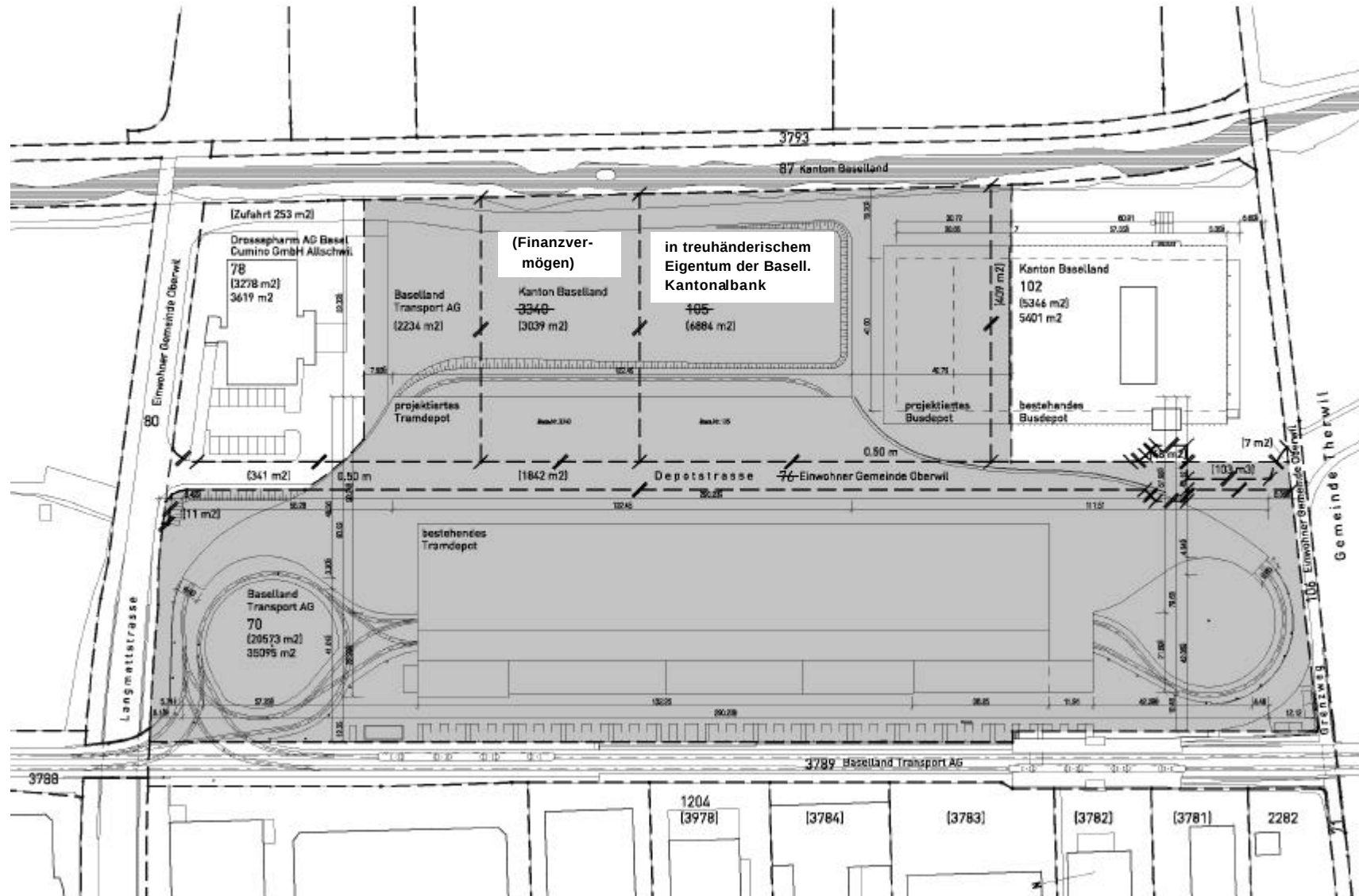
Ansicht von Osten

N ←



Anhang 2

GRUNDEIGENTUMSVERHÄLTNISSE

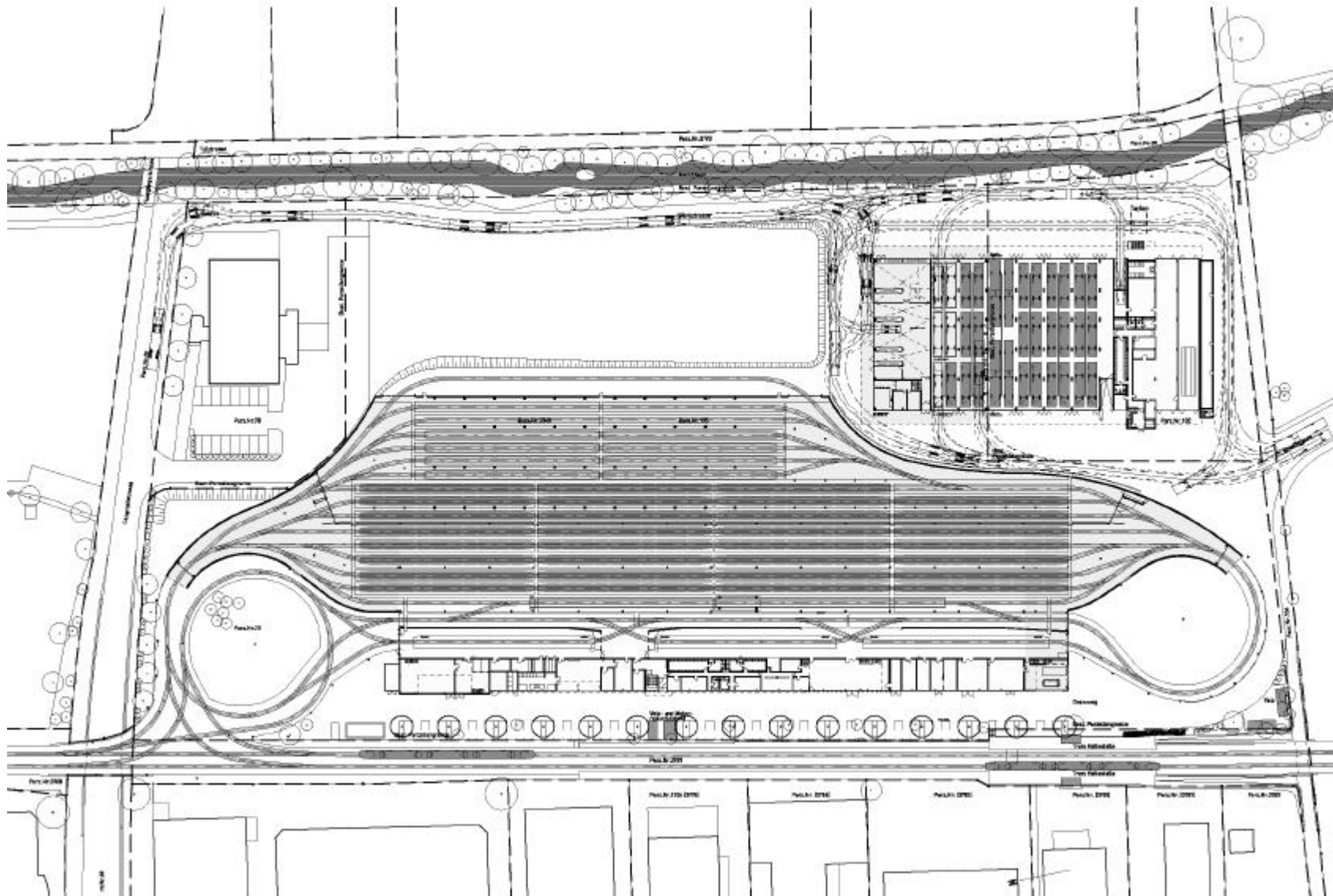


N ←

Nach erfolgten Eigentumsübertragungen befindet sich die grau hinterlegte Fläche im Eigentum der BLT Baselland Transport AG

Anhang 3

GLEISANLAGEN



N ←

Anhang 4 ERWEITERUNG BLT - DEPOT HÜSLIMATT, OBERWIL

GROBTERMINPLAN

