



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Doppelspurausbau BLT-Linie 10, Ettingen – Flüh; Verpflichtungskredit**

Datum: 18. September 2012

Nummer: 2012-272

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](#)



2012/272

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Doppelspurausbau BLT-Linie 10, Ettingen – Flüh; Verpflichtungskredit

vom 18. September 2012

1. Zusammenfassung

Die Tramlinie 10 der BLT Baselland Transport AG verbindet das Birsigtal (Leimental) mit dem Birstal und führt von Rodersdorf via Basel nach Dornach. Aufgrund der stetig zunehmenden Fahrgastzahlen ist im Rahmen des 6. Generellen Leistungsauftrags für den Öffentlichen Verkehr zwischen Ettingen und Dornach eine Verdichtung des Fahrplans erfolgt. Ab Dezember 2011 (Fahrplanwechsel 2012) ist anstelle des vorherigen 10 Minutentakts neu der 7.5 Minutentakt eingeführt worden. Der Landrat hat im Mai 2009 den 6. Generellen Leistungsauftrag und damit die Taktverdichtung zwischen Ettingen und Dornach beschlossen. Mit der Verdichtung auf den 7.5 Minutentakt zwischen Ettingen und Dornach ändern zwangsläufig auch die Takt-Frequenzen zwischen Ettingen und Rodersdorf. Zwischen Ettingen und Flüh muss nun ganztags ein 15 Minutentakt gefahren werden, was gegenüber dem 10 Minutentakt in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) vor der Einführung der Taktverdichtung zwischen Ettingen und Dornach einen Angebotsabbau bedeutet. Von dieser Verschlechterung des Angebots sind rund 730'000 Fahrgäste jährlich oder 2'000 Fahrgäste pro Tag betroffen, die an den Haltestellen Sonnenrain, Witterswil, Bättwil und Flüh ein- und aussteigen. Der Betrieb eines 7.5 Minutentakts zwischen Ettingen und Flüh ist im heutigen Zustand nicht möglich. Der Streckenabschnitt Ettingen bis Rodersdorf ist mit Ausnahme der Haltestellen nur eingleisig geführt. Um die Kreuzungen der Fahrzeuge und damit den Betrieb zu gewährleisten, bedarf es des Doppelspurausbaus zwischen Ettingen und Flüh auf den Streckenabschnitten Ettingen - Sonnenrain und Witterswil - Bättwil. Die Investitionskosten betragen CHF 28 Mio. exkl. MwSt. Der Anteil Kanton Basel-Landschaft beträgt **CHF 16.45 Mio.** Das Projekt wurde durch das Bundesamt für Verkehr bewilligt und ist somit rechtskräftig. Es ist vorgesehen im Jahr 2013 mit dem Bau zu beginnen, so dass die Inbetriebnahme im Herbst 2014 erfolgen kann.

1.1 Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	1
1.1	Inhaltsverzeichnis	2
2.	Rechtliche Grundlagen	3
3.	Begründung / Bedarf	3
3.1	Einbindung in Planung	3
3.2	Künftige Situation und Ziele	4
3.3	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	5
3.4	Alternativen	5
4.	Das Projekt	5
4.1	Grundlagen und Randbedingungen	5
4.2	Projektbeschreibung	6
4.3	Raum- und Umweltaspekte	7
4.4	Landerwerb	8
5.	Termine	8
6.	Projektorganisation	8
7.	Kosten und Finanzierung	9
7.1	Investitionskosten	9
7.2	Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	9
7.3	Finanzierungszahlen nach FHG §35 Abs 4	11
7.4	Folgekosten der BLT	13
8.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	14
9.	Parlamentarische Vorstösse	15
10.	Antrag	16
11.	Beilage	

2. Rechtliche Grundlagen

- Eisenbahngesetz (EBG) vom 20. Dezember 1957 (Stand am 1. November 2011)
- Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (EBV) vom 23. November 1983 (Stand am 1. Juli 2010)
- Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) vom 15. Dezember 1983 (Stand am 1. Juli 2010)
- Verordnung über elektrische Anlagen von Bahnen (VEAB) vom 5. Dezember 1994 (Stand am 1. Januar 2010)
- Verordnung über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen (VPVE) vom 2. Februar 2000
- Bundesgesetz über die Enteignung (EntG) vom 20. Juni 1930 (Stand am 13. Juni 2006)
- Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV) vom 4. November 2009 (Stand am 1. Januar 2010)
- 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
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft (USG BL) vom 27. Februar 1991
- Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz vom 20. November 1991
- Entwurf der Botschaft des Bundesrates zur Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2013 - 2016
- Die BLT - Baselland Transport AG besitzen für die Linie 10 eine Einheitskonzession (Infrastruktur und Personenbeförderung) des Bundes.

3. Begründung / Bedarf

3.1 Einbindung in Planung

Die Linie 10 der BLT Baselland Transport AG verbindet das Birsigtal (Leimental) mit dem Birstal und führt von Rodersdorf via Basel nach Dornach. Aufgrund der stetig zunehmenden Fahrgastzahlen ist im Rahmen des 6. Generellen Leistungsauftrags für den Öffentlichen Verkehr zwischen Ettingen und Dornach eine Verdichtung des Fahrplans erfolgt. Ab Dezember 2011 (Fahrplanwechsel 2012) ist anstelle des vorherigen 10 Minutentakts neu der 7.5

Minutentakt eingeführt worden. Der Landrat hat im Mai 2009 den 6. Generellen Leistungsauftrag und damit die Taktverdichtung zwischen Ettingen und Dornach beschlossen.

Mit der Verdichtung auf den 7.5 Minutentakt zwischen Ettingen und Dornach änderten zwangsläufig auch die Takt-Frequenzen zwischen Ettingen und Rodersdorf. Mit Ausnahme der Haltestellen Ettingen, Sonnenrain und Witterswil, sind die Gleise zwischen Ettingen und Rodersdorf lediglich einspurig geführt. Vor dem Fahrplanwechsel erfolgte der Betrieb zwischen Ettingen und Flüh in den Hauptverkehrszeiten im 10 Minuten- und ausserhalb davon im 20 Minutentakt. Zwischen Flüh und Rodersdorf erfolgte der Betrieb in den HVZ im 20 Minuten- und ausserhalb davon im 40 Minutentakt.

Seit dem Fahrplanwechsel erfolgt der Betrieb zwischen Flüh und Rodersdorf in den HVZ im 15 Minuten- und ausserhalb davon im 30 Minutentakt. Diese Umstellung war ohne Ausbau der Infrastruktur möglich. Zwischen Ettingen und Flüh erfolgt der Betrieb seit dem Fahrplanwechsel ganztags im 15 Minutentakt. Die Verdichtung zu den HVZ ist aufgrund der langen Einspurstrecken nicht möglich. Da vorher in den Hauptverkehrszeiten ein 10 Minutentakt bestand, entspricht dies einem Angebotsabbau. Die Verdichtung auf den 7.5 Minutentakt bedingt zwischen Ettingen und Flüh den teilweisen Ausbau auf Doppelspur in den Streckenabschnitten Ettingen bis Sonnenrain und Witterswil bis Bättwil.

Von diesem Angebotsabbau betroffen sind rund 730'000 Fahrgäste jährlich oder 2'000 Fahrgäste pro Tag, die an den Haltestellen Sonnenrain, Witterswil, Bättwil und Flüh ein- und aussteigen.

Im Zusammenhang mit den geplanten Angebotsoptimierungen im Leimental wie Taktverdichtung, Margarethenstich und Aufhebung Einspurabschnitt Binningen (Spiesshöfli) wurde im Auftrag der Abteilung Öffentlicher Verkehr des Kantons Basel-Landschaft und der BLT Baselland Transport AG ein Betriebskonzept Leimental für die Tramlinien 10 und 17 erarbeitet. Darin werden einerseits die betrieblichen Zusammenhänge der beiden Linien 10 und 17 und andererseits die Auswirkungen auf die Infrastruktur untersucht.

Die Resultate der Untersuchungen bestätigen, dass die Streckenabschnitte des Doppelspurausbaus Ettingen - Sonnenrain und Witterswil - Bättwil in ihrer Lage optimal und für die Einführung des 7.5 Minutentakts bis Flüh zwingend notwendig sind.

Der Doppelspurausbau zwischen Ettingen und Flüh ist Bestandteil des von den beiden Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt entwickelten Konzept "Tramnetz Region Basel 2020".

3.2 Künftige Situation und Ziele

Mit dem 6. Generellen Leistungsauftrag für den Öffentlichen Verkehr wurde die Einführung des 7.5 Minutentakts zwischen Ettingen und Dornach per Dezember 2011 (Fahrplanwechsel 2012) eingeführt. Zwischen Ettingen und Flüh verkehrt die Tramlinie 10 künftig in den Hauptverkehrszeiten alle 7.5 Minuten. Dieser Betrieb zwischen Ettingen und Flüh ist mit den heute vorhandenen Einspurstrecken nicht möglich. Deshalb ist der Doppelspurausbau in den erwähnten Abschnitten zwischen Ettingen und Flüh unabdingbar. Das Betriebskonzept hat

gezeigt, dass nicht der ganze Abschnitt zwischen Ettingen und Flüh auf Doppelspur ausgebaut werden muss. Folgende Ausbaustrecken sind aber zwingend erforderlich:

- Haltestelle Ettingen bis Haltestelle Sonnenrain in Witterswil
- Haltestelle Witterswil bis vor die Haltestelle Bättwil

3.3 Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

2008 wurde für den Doppelspurausbau das Vorprojekt erstellt. 2009 folgte das Auflageprojekt, welches im Entwurf den Fachstellen beider Kantone und den betroffenen Gemeinden zur Stellungnahme abgegeben wurde. Nach der Überarbeitung wurde das Auflageprojekt im Dezember 2009 beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht. Als konzessionierte Schmalspurbahn untersteht die BLT dem Eisenbahnrecht und das BAV ist die Koordinations- und Bewilligungsbehörde für geplante Projekte. Die Plangenehmigung erfolgte am 7. Januar 2011.

Die Landerwerbsverhandlungen in Ettingen, Therwil, Witterswil und Bättwil wurden mit allen Parteien geführt. Es konnten mit allen Grundeigentümern schriftliche Vereinbarungen zum Landerwerb oder zur vorübergehenden Beanspruchung geschlossen werden.

3.4 Alternativen

Die Infrastrukturanlagen zwischen Ettingen und Flüh haben nach über 40jährigem Betrieb ihre Lebensdauer erreicht und müssen erneuert werden. Ausserhalb der Doppelspurabschnitte erfolgte dies in 2011. Im Bereich der Doppelspurabschnitte wurde dies zurückgestellt, um die Synergien mit dem gleichzeitigen Ausbau auf Doppelspur zu nutzen. Wird der Doppelspurausbau nicht realisiert, muss die bestehende Infrastruktur in den Abschnitten Ettingen - Sonnenrain und Witterswil - Bättwil 2013-2016 umfassend erneuert werden. Davon sind das Gleis, die Fahrleitung, die bestehenden Schrankenanlagen sowie die bestehende Bahnsicherungsanlage (Streckenblock) betroffen. Die Investitionskosten dafür betragen rund 45% des Gesamtprojekts Doppelspurausbau, also rund CHF 13 Mio. (Davon Anteil BL: CHF 7.6 Mio.).

4. Das Projekt

4.1 Grundlagen und Randbedingungen

Die bestehenden Bau- und Trasseelinienpläne bildeten die Grundlage für die Projektierung. Das aus diesen Plänen ersichtliche graphische Trasse und die Zwangspunkte (Grenzsteine, best. Mutationen, etc.) müssen bei der neuen Linienführung berücksichtigt werden. Die Fahrt erfolgt nach Signalen mit Zugsicherung gemäss Schweizerischem Eisenbahngesetz. Die vorgesehene Nutzung beinhaltet den Personentransport mit Schienenfahrzeugen im öffentlichen Nahverkehr.

Die Ausbaugeschwindigkeit (Streckengeschwindigkeit) soll auf der ganzen Strecke max. 80 km/h betragen. Die effektiv zu fahrende Geschwindigkeit ergibt sich aus der horizontalen und vertikalen Gleisgeometrie sowie der Lage der Haltestellen. Im Linienbetrieb (fahrplanmässige Fahrten, Einsatzfahrten) wird grundsätzlich immer an jeder Haltestelle angehalten. Der Ausbau soll nach dem vom Bund genehmigten Lichtraumprofil BLT C 2.3 erfolgen, welches ermöglicht, auf der neuen Strecke mit den neubeschafften Fahrzeugen (Tango) zu verkehren. Die geplante Nutzungsdauer der projektierten Anlagen wird auf 50 Jahre festgelegt.

4.2 Projektbeschreibung

Die Strecke zwischen Ettingen und Flüh wird in den Abschnitten Haltestelle Ettingen bis Haltestelle Sonnenrain und Haltestelle Witterswil bis Bättwil auf Doppelspur ausgebaut. Die restlichen Teilstrecken und die Haltestelle Bättwil bleiben einspurig.

Dabei werden folgende Projektteile realisiert:

- Erneuerung des bestehenden und Neubau des zweiten Gleises mit Unterbau, Oberbau, Entwässerung, Kabelkanälen und Randabschlüssen.
- Erneuerung der bestehenden Fahrleitung und Erweiterung auf zwei Gleise
- Neubau von Schrankenanlagen an zwei ungesicherten Bahnübergängen in Ettingen
- Erneuerung der bestehenden Schrankenanlagen für den Streckenabschnitt Ettingen bis Flüh
- Erneuerung der bestehenden Bahnsicherungsanlage für den Streckenabschnitt Ettingen bis Flüh

Zur Überwindung von Höhenversätzen zwischen dem Gleistrasse und Nachbarparzellen werden je nach Platzverhältnissen folgende Abschlüsse eingesetzt: Betonstützmauern, Winkelplatten, Blocksteinmauern, Böschungen oder Steinkorbmauern. Zudem wird das Trasse in Wohngebieten aus Sicherheitsgründen durch Zäune oder Bepflanzungen abgegrenzt. Auf der gesamten Ausbaustrecke werden die Gleis- und Fahrleitungsanlagen neu erstellt. Die Sicherungsanlagen werden mit Ausnahme von neueren Schrankenanlagen (nicht älter als ca. 10 Jahre) ebenfalls neu erstellt.

Gleis

In beiden Abschnitten (Ettingen - Sonnenrain und Witterswil - Bättwil) werden Vignolschienen mit Betonschwellen im Schotterbett verlegt.

Streckenlängen:

Ettingen - Sonnenrain: 1.52 km

Witterswil - Bättwil: 0.90 km

Fahrleitung

Die Betriebsspannung beträgt 600V Gleichstrom. Die Fahrleitungsanlage wird auf den zukünftigen Betrieb mit Tango-Fahrzeugen ausgelegt. Sie wird in senkrechter Bauweise als halbnachgespanntes Kettenwerk (Fahrdraht und Tragseil) mit einer maximalen Spannweite von 50 m ausgebildet.

Bahnsicherung

Die Doppel- und Einspurstrecken zwischen Ettingen und Flüh werden grundsätzlich mit Bahnsicherungsanlagen (Streckenblöcken) abgesichert. Zudem werden die bestehenden rund 25 bis 40-jährigen Schrankenanlagen komplett erneuert und die unbewachten Bahnübergänge Brühlmattweg und Brühlstrasse in Ettingen neu mit Barrieren abgesichert.

4.3 Raum- und Umweltaspekte

Eisenbahnbauvorhaben, die nach Abzug der Aufwendungen für die Sicherungsanlagen Kosten von über CHF 40 Mio. verursachen, unterstehen nach den Bestimmungen der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung der UVP-Pflicht. Das vorliegende Projekt verursacht nach Abzug der Sicherungsanlagen Kosten von ca. CHF 25 Mio. Deshalb untersteht es nicht der UVP-Pflicht. Die Vorschriften über den Schutz der Umwelt sind ebenfalls anzuwenden. Der Nachweis dazu erfolgt gemäss der Checkliste Umwelt für nicht UVP-pflichtige Eisenbahnbauvorhaben vom Oktober 2010 des BAV.

Die Nutzung nach dem Doppelspurausbau wird im Vergleich zu heute leicht intensiviert. Es werden aber Massnahmen vorgesehen, die diesen Verlust kompensieren sollen (naturnahe Gestaltung der neuen Böschungen und Stützmauern, Gebüsch und Kleinstrukturen, Magerwiesen usw.). Im Rahmen der geforderten ökologisch Ausgleichsmassnahmen beteiligt sich das Projekt am Projekt der Gemeinde Therwil, der Freilegung des Marchbaches beim BLT Trasse. Es sind aber keine rechtskräftige Landschaftsschutzgebiete oder inventarisierte Lebensräume betroffen. Die Bahnanlage prägt das Landschaftsbild im Landwirtschaftsgebiet zwischen Ettingen und Witterswil. In Bättwil und Witterswil prägt diese auch das Dorfbild erheblich mit. Der geplante Doppelspurausbau beeinträchtigt jedoch das Dorf- und Landschaftsbild nur äusserst gering. Betreffend Heimat- und Ortsbildschutz sind keine inventarisierten Schutzgüter betroffen. Das Projekt liegt nicht in einer Grundwasserschutzzone. Das anfallende Meteorwasser soll im Gleistrasse versickert werden. Für den Bodenschutz wird in Absprache mit den beiden kantonalen Ämtern im Ausführungsprojekt ein Bodenschutzkonzept erarbeitet. In der Ausführungsphase werden die Arbeiten von einer Fachperson (bodenkundliche Baubegleitung) überwacht. Es wird, insbesondere bei temporär beanspruchten Landwirtschaftsland für die Installationsplätze, auf die Erhaltung der Bodenfruchtbarkeit geachtet. Ein Lärmgutachten hat ergeben, dass bei allen Liegenschaften die massgebenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Trotzdem ist vorgesehen, bei exponierten Liegenschaften im Sinne einer Beweissicherung durch Messungen vor und nach dem Ausbau die Lärmsituation zu überprüfen. Zur Einhaltung der Grenzwerte bezüglich Körperschalls werden auf den gesamten Strecken im Siedlungsgebiet Unterschottermatten eingebaut. Damit eine gesetzeskonforme Entsorgung des beim Ausbau anfallenden Aushubs und Abfalls garantiert werden kann, wurde ein Entsorgungskonzept erarbeitet. Im vom Projekt beanspruchten Gebiet befindet sich kein Wald. Es sind somit keine Rodungen erforderlich.

4.4 Landerwerb

Der Landerwerb ist erfolgt. Die Fachstellen der Kantone Solothurn und Basel-Landschaft haben den Landerwerb in Zusammenarbeit mit der BLT und dem Tiefbauamt BL abgewickelt. Die erforderliche Vorfinanzierung erfolgte durch die BLT.

Total Landerwerb 3'075 m²

Total vorübergehende Beanspruchung 7'650 m²

Nach Fertigstellung werden die Anlagen in Eigentum und Unterhalt der BLT AG übergehen.

5. Termine

Das Auflageprojekt wurde im Dezember 2009 dem BAV eingereicht. Die Auflage erfolgte vom 8. Februar bis 9. März 2010. Die Plangenehmigung des BAV erfolgte am 7. Januar 2011.

Der weitere Projektablauf sieht wie folgt aus:

- Submission der Gleis- und Tiefbauarbeiten: 4. Quartal 2012
- Ausführungsprojekt: 4. Quartal 2012 und 1. Quartal 2013
- Baubeginn: 2. Quartal 2013
- Tram-Betriebsunterbruch (ca. 12 Wochen): Sommer 2014
- Inbetriebnahme: 3. Quartal 2014

6. Projektorganisation

Die Realisierung des Bauvorhabens verlangt eine enge Zusammenarbeit zwischen den Partnern BLT AG, Kanton Solothurn, Kanton Basel-Landschaft und dem Bund. Die Aufgabenteilung und die Zuweisung der Verantwortungsbereiche ergeben sich aufgrund rechtlicher und fachlicher Randbedingungen. Die BLT AG ist formell Bauherr und wird in dieser Eigenschaft beim vorliegenden Projekt unter Mithilfe des Tiefbauamts BL die Projektabwicklung durchführen.

7. Kosten und Finanzierung

7.1 Investitionskosten

Die Investitionskosten wurden im Kostenvoranschlag im Rahmen des Auflageprojektes ermittelt. Die Genauigkeit beträgt $\pm 10\%$. Nach der Plangenehmigung wurden die Kosten in Anbetracht der Auflagen aktualisiert. Die Gesamtkosten betragen **CHF 28 Mio. exkl. MwSt** Preisbasis Oktober 2011. Die Kosten gliedern sich wie folgt:

Kostenvoranschlag (Genauigkeit: +/- 10%) exkl. MwSt. in CHF		
Tief- und Gleisbauarbeiten		15'250'000.-
Gleisbau		7'240'000.-
Erdbau, Werkleitungen, Entwässerung		4'662'500.-
Fundationsschicht, Belagsarbeiten		1'076'600.-
Abbrüche, Kunstbauten		2'270'900.-
Fahrleitungen		2'450'000.-
Material		1'285'000.-
Montage inkl. Rückbau und Provisorien		1'165'000.-
Sicherungsanlagen, Bahnübergänge		3'980'000.-
Sicherungsanlagen		2'600'000.-
Bahnübergänge		1'380'000.-
Landerwerb		1'650'000.-
Landerwerb, Inkonvenienzen		1'450'000.-
ökologischer Ausgleich Marchbach		200'000.-
Zwischentotal		23'330'000.-
Honorare	10%	2'330'000.-
Diverses / Unvorhergesehenes	10%	2'340'000.-
(Tramersatz, Instandstellung Gärten, Lärmschutzmassnahmen, Unvorhergesehenes)		-
Total Kosten		28'000'000.-

7.2 Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Die BLT Linie 10 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 aus dem vier Jahre gültigen Rahmenkredit jährlich gemäss der Leistungsvereinbarung aus. Zu diesem Zweck schliesst er mit den Unternehmungen und den beteiligten Kantonen eine Leistungsvereinbarung, gestützt auf Art. 49 Absatz 1 EBG, ab. Die Anteile von Bund und Kantonen werden einerseits durch den interkantonalen Verteilschlüssel (IKV) und andererseits durch die Abgeltungsverordnung (KAV) festgelegt. Der IKV hängt von der Streckenlänge und der Anzahl Haltestellen der Bahnlinie im jeweiligen Kanton ab. Der KAV wird vom Bund unter der Berücksichtigung der Finanzkraft und den strukturellen Voraussetzungen (Bevölkerungsdichte) festgelegt.

Der **IKV** ist bei der Linie 10 im Leimental wie folgt aufgeteilt:

Kanton Basel-Landschaft:	76%
Kanton Solothurn:	15%
Kanton Basel-Stadt:	9%

Aufgrund des Territorialprinzipes des Staatsvertrages zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft wird der Anteil des Kantons Basel-Stadt durch den Kanton Basel-Landschaft übernommen.

Der **KAV**-Schlüssel (Aufteilung Kosten zwischen dem jeweiligen Kanton und dem Bund) beläuft sich auf:

Kanton Basel-Landschaft:	67%	Bund : 33%
Kanton Solothurn:	65%	Bund : 35%
Kanton Basel-Stadt:	87%	Bund : 13%

Um die Kosten für die jeweiligen Kantone zu ermitteln, müssen nun die Gesamtkosten mit dem IKV und KAV multipliziert werden. Somit ergibt sich folgende Kostenverteilung:

Kanton Basel-Landschaft:	CHF	14'260'000.-
Kanton Solothurn:	CHF	2'730'000.-
Kanton Basel-Stadt:	CHF	2'190'000.-
Bund:	CHF	8'820'000.-

Aufgrund des Territorialprinzipes des Staatsvertrages zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft wird der Anteil des Kantons Basel-Stadt durch den Kanton Basel-Landschaft übernommen. Somit belaufen sich die Gesamtkosten für den Kanton Basel-Landschaft auf CHF 16'450'000.- exkl. MwSt.

Es wird ein Baukredit über **CHF 16'450'000.- exkl. MwSt.** beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss dem Bahnteuerungsindex gegenüber der Preisbasis Oktober 2011 bewilligt. Die Kosten werden zulasten dem **Konto 5650000 / AU 700833** verbucht.

Grundsätzlich tritt die BLT als Bauherrin auf. Das heisst, die BLT realisiert und finanziert das Bauprojekt. Sie kann somit auch die Vorsteuer (MwSt.) geltend machen. Der Kanton Basel-

Landschaft und der Bund gewähren der BLT bedingt rückzahlbare Darlehen. Das führt dazu, dass bei der BLT keine Vorsteuerkürzungen vorgenommen werden müssen. Deshalb kann der Baukredit ohne MwSt. beantragt werden. Dieses Darlehen wird vom Kanton Basel-Landschaft aus dem vorliegenden Kredit der Investitionsrechnung bezahlt. Die schon aufgelaufenen Kosten für die Projektierung und den Landerwerb wurden von der BLT vorfinanziert.

Der Kanton Solothurn hat die entsprechenden Mittel im Investitionsprogramm des Kantons eingestellt.

Der Bund hat in der Botschaft zur Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2013 - 2016 den Doppelspurausbau der BLT Linie 10 zwischen Ettingen und Flüh explizit als eine der wenigen vom Bund mitfinanzierten Erweiterungsprojekte der Privatbahnen vorgesehen.

Im Investitionsprogramm sind folgende Jahrestanchen vorgesehen:

2013: CHF: 3'600'000.-

2014: CHF: 11'600'000.-

2015: CHF: 1'250'000.-

Die Kosten für die Jahre 2013 und 2014 sind bereits vom Finanzplan ins Investitionsprogramm aufgenommen worden. Die Kosten für das Jahr 2015 werden im 2013 noch ins Investitionsprogramm aufgenommen.

7.3 Finanzierungszahlen nach FHG §35 Abs 4

Anlageklasse	ND	Summe	IBN Monat	IBN Jahr
Grundstücke	-	970'000		
ÖV-Anlagen	40	15'480'000	10	2014
Total		16'450'000		

(ND= Nutzungsdauer in Jahren / IBN = Inbetriebnahme)

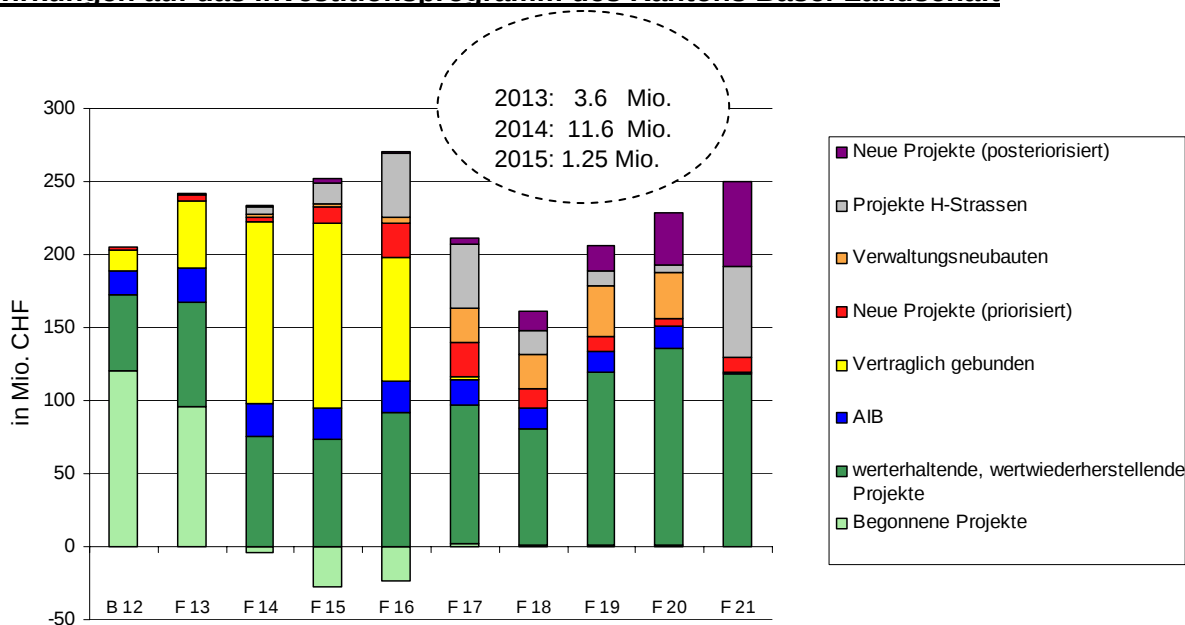
	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen (in CHF) / Jahr	10/2014	2015	2016	2017	2018
1	TOTAL jährlicher Folgertrag	0		0		

2	Kalkulatorische Zinskosten 3¼% auf 0.5 des Investitionsvolumens	44'552	267'313			
3	Unterhaltskosten	0	0			
4	(Anlagen-/Gebäude-) Nebenkosten	0	0			
5	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel etc.)	0	0			
6	Abschreibungen / Jahr	10/2014	2015	2016	2017	2018
	Grundstücke	-	-	-	-	-
	ÖV-Anlagen	64'500	387'000	387'000	387'000	387'000
	Total Abschreibungen	64'500	387'000	387'000	387'000	387'000

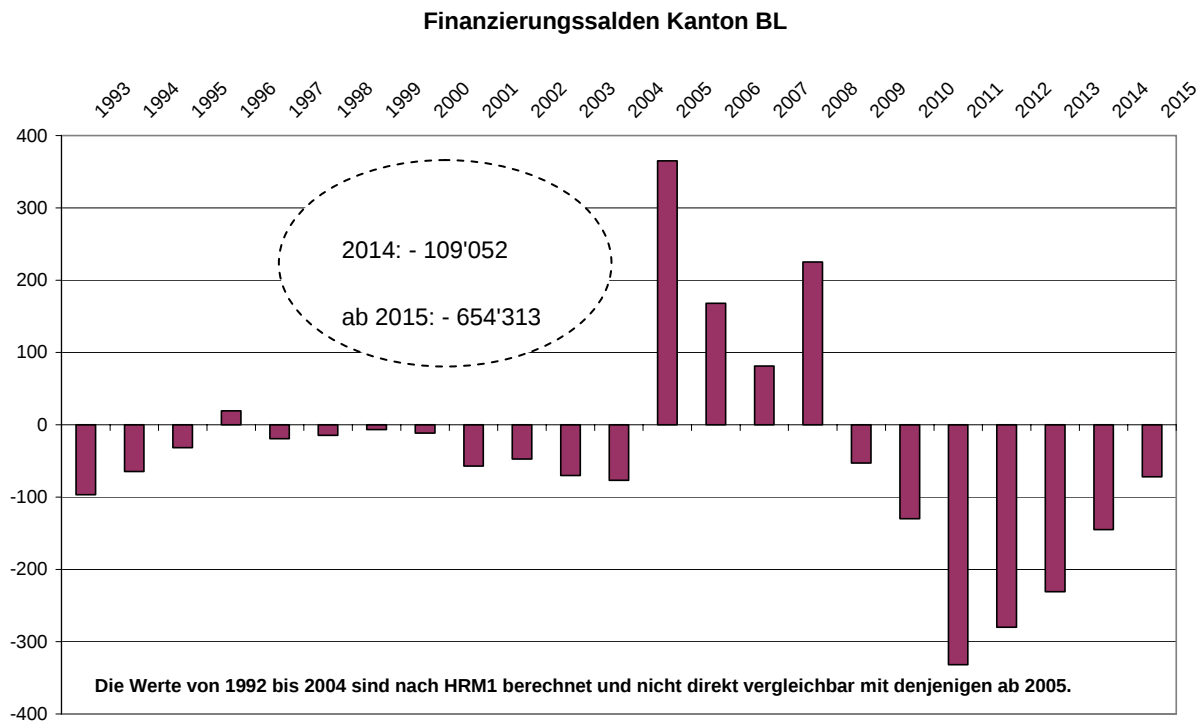
7= 2+...+6	TOTAL jährliche Folgekosten	109'052	654'313	654'313	654'313	654'313
------------	------------------------------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------

8 = 1 - 7	SALDO pro Jahr (Folgertrag - Folgekosten) ('+' = Minderkosten, '-' = Mehrkosten)	-109'052	-654'313	-654'313	-654'313	-654'313
-----------	--	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------	-----------------

Auswirkungen auf das Investitionsprogramm des Kantons Basel-Landschaft



Auswirkungen auf den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft



Finanzierung der Ausgaben und Auswirkungen auf die Staatsverschuldung

Das Budget 2012 und die Finanzplanung zeigen, dass die resultierenden Mehrausgaben zu einer Erhöhung des Defizits führen werden und die Finanzierung somit über eine höhere Verschuldung erfolgt. Im Rahmen der Defizitbremse kann dies zu einer Steuererhöhung führen.

7.4 Folgekosten der BLT

Die Investitionen führen zu einer Erhöhung des Abschreibungsbedarfes bei der BLT. Der Abschreibungsaufwand infolge der neuen Anlagen beträgt:

2014: CHF 240'000.-

Ab 2015: CHF 980'000.- pro Jahr

Die Abschreibungen werden pro Anlagekategorie und mit dem entsprechenden Abschreibungssatz gemäss der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmungen (RKV) berechnet. Der Abschreibungsaufwand der Transportunternehmungen auf die Infrastruktur ist gemäss Art. 49 EBG abgeltungsberechtigt und wird im Rahmen der Leistungsvereinbarung für die Sparte Infrastruktur zwischen Bund, Kantonen 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.

8. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Der **Kanton Solothurn** nimmt wie folgt Stellung zur Vorlage:

Wir freuen uns, dieses Projekt, das für die Bevölkerung im hinteren Leimental von grosser Bedeutung ist, gemeinsam mit Ihnen und der BLT Baselland Transport AG realisieren zu können.

In unserer Mehrjahresplanung Investitionsrechnung öffentlicher Verkehr für die Jahre 2013 - 2016 haben wir unseren Anteil für den Doppelspurausbau berücksichtigt.

Die **Gemeinde Ettingen** nimmt wie folgt Stellung zur Vorlage:

Der Gemeinderat hat grundsätzlich keine Einwände und stimmt dem Entwurf der Vorlage zu. Der Gemeinderat betont, dass im Interesse der Erschliessung des Gebietes Toggessenmatten gemäss Pt. 4.2 Projektbeschreibung folgende Projektteile zu realisieren sind:

- Neubau von Schrankenanlagen an zwei ungesicherten Bahnübergängen (Brühlmattweg und Brühlstrasse)
- Erneuerung der bestehenden Schrankenanlage für den Streckenabschnitt Ettingen bis Flüh.

Die **Gemeinde Therwil** nimmt wie folgt Stellung zur Vorlage:

Zur Landratsvorlage haben wir keine Bemerkungen anzubringen. Wir möchten darauf hinweisen, dass das Projekt - Offenlegung Marchbach mit den involvierten Gemeinden Witterswil, Ettingen und Therwil - bald zur Bewilligung an den Kanton eingereicht werden kann.

Dieses Projekt ist für die Gemeinde Therwil sehr wichtig. Der heutige eingedolte Marchbach, welcher von Ettingen nach Therwil führt, ist stark beschädigt und muss dringend saniert werden. Mit der Offenlegung des Marchbaches sowie dem Einlauf- und Auslaufbauwerk beim BLT-Trasse, kann einerseits das Wasser etwas gedrosselt werden (fliesst nicht ungehindert Richtung Therwil) und andererseits wird ein sehr hoher ökologischer Wert und Nachhaltigkeit erzielt.

Die Gemeinde Therwil begrüsst es sehr, dass sich die BLT im Rahmen der geforderten ökologischen Ausgleichsmassen am Projekt Offenlegung Marchbach beim BLT-Trasse finanziell beteiligt.

Die **BLT Baselland Transport AG** nimmt wie folgt Stellung zur Vorlage:

Für die BLT ist dieses Projekt von zentraler Bedeutung. Die Einspurabschnitte im Bereich des geplanten Doppelspurausbau müssen aufgrund ihres Alters und Zustandes dringend erneuert werden. Mit dem gleichzeitigen Ausbau auf Doppelspur können die sich ergebenden Synergien optimal genutzt werden, vergleichbar mit dem Doppelspurausbau Stollenrain in Arlesheim.

Nur mit dem Ausbau auf Doppelspur kann der mit dem Fahrplan 2012 erfolgte Angebotsabbau zwischen Ettingen und Flüh wieder zu einem attraktiven Fahrplanangebot gestaltet werden.

Wird der Doppelspurausbau zwischen Ettingen und Flüh nicht realisiert, so müssen die Einspurabschnitte trotzdem erneuert werden. Ein nachträglicher Ausbau auf Doppelspur wäre aufgrund der engen Platzverhältnisse sehr schwierig und uneffizient.

9. Parlamentarische Vorstösse

Am 17. November 2011 wurde von Oskar Kämpfer und Hans-Jürg Ringgenberg, SVP-Fraktion die Motion [2011/317](#) Doppelspurausbau BLT-Linie im hinteren Leimental mit folgendem Antrag eingereicht:

"Die Regierung wird aufgefordert, den Doppelspurausbau der BLT-Linie im hinteren Leimental schnellstmöglich zu realisieren."

Die Motion wurde vom Landrat am [3. Mai 2012](#) an die Regierung überwiesen.

10. Antrag

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

Liestal, 18. September 2012

Im Namen des Regierungsrates

die Präsidentin:

Pegoraro

der Landschreiber:

Achermann

Beilagen

- Entwurf eines Landratsbeschlusses
- Beilage 1: Übersichtsplan BLT Linien 10 Doppelspurausbau Ettingen - Flüh
- Beilage 2: Situationsplan BLT Linien 10 Doppelspurausbau Ettingen - Flüh
- Beilage 3: Normalprofil BLT Linien 10 Doppelspurausbau Ettingen - Flüh

Landratsbeschluss

über die Bewilligung eines Verpflichtungskredites für den Doppelspurausbau BLT-Linie 10, Ettingen - Flüh:

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der für das Projekt betreffend BLT-Linie 10, Doppelspurausbau Ettingen - Flüh erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 16'450'000.- exkl. Mehrwertsteuer wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2011 werden bewilligt.
2. Die Motion [2011/317](#), Doppelspurausbau BLT-Linie im hinteren Leimental, von Oskar Kämpfer und Hans-Jürg Ringgenberg, SVP-Fraktion, kann abgeschrieben werden.
3. Die Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b, der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

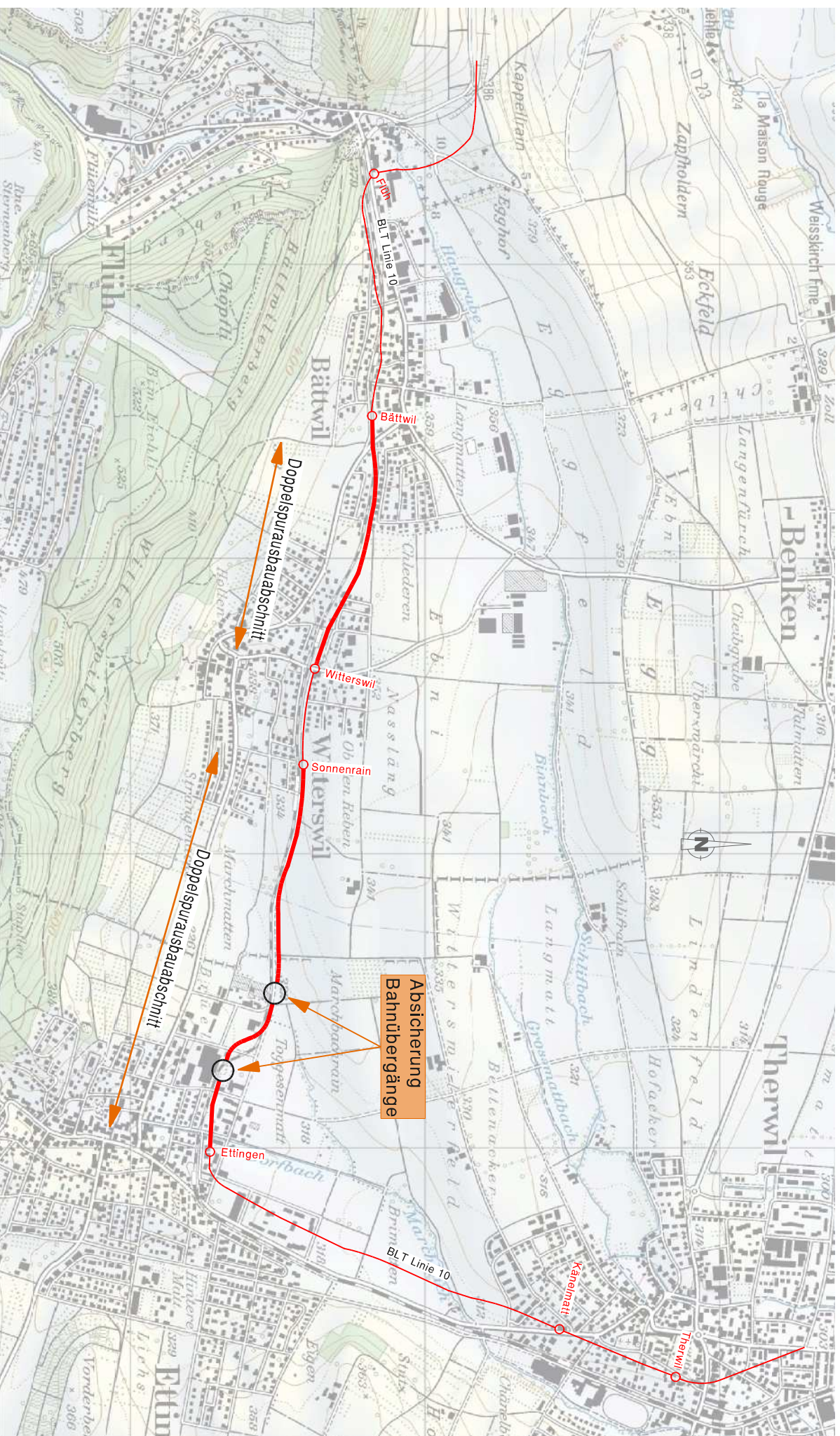
Im Namen des Landrates

der Präsident:

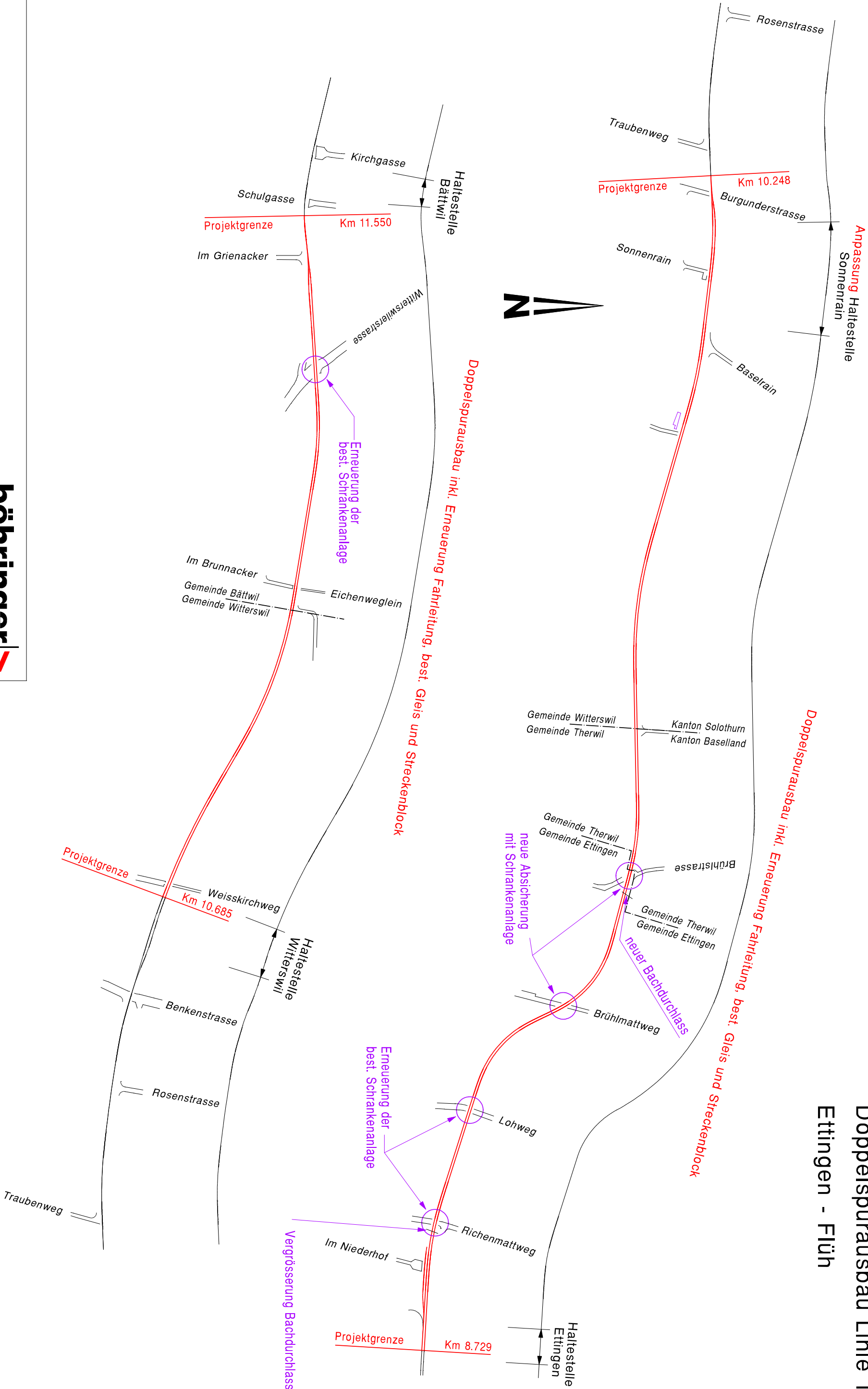
der Landschreiber:

Doppelspurausbau Linie 10, Ettingen - Flüh

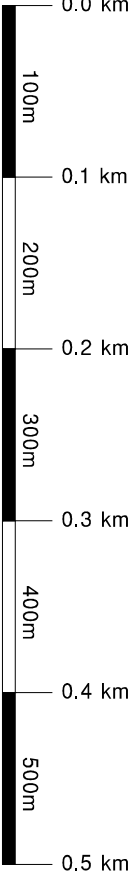
Beilage 1



Doppelspurausbau Linie 10 Etingen - Flüh



Böhringer AG Ingenieure und Planer, Mühlegasse 10, CH-4104 Oberwil
Tel +41 61 406 13 13, Fax +41 61 406 13 14, mail@boe-ag.ch, www.boe-ag.ch



Beilage 3

