



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: BLT-Linien Birsigtal/Birseck (10, 10/17 und 11): Instandsetzung und Ertüchtigung Bahninfrastruktur 2014 - 2016; Kreditvorlage

Datum: 20. August 2013

Nummer: 2013-275

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](#)



Vorlage an den Landrat

BLT-Linien Birsigtal/Birseck (10, 10/17 und 11): Instandsetzung und Ertüchtigung Bahninfrastruktur 2014 - 2016; Kreditvorlage

vom 20. August 2013 **Zusammenfassung**

Ab 2013 sieht der Bund für die Privatbahnen erstmals eine 4-jährige Leistungsvereinbarung zur Infrastrukturfinanzierung vor, analog den SBB. Am 28. Oktober 2010 hat der Landrat die Landratsvorlage [2010-283](#) vom 17. August 2010 beschlossen. Damit wurde der Verpflichtungskredit für die Instandsetzung und Ertüchtigung der Bahninfrastruktur der BLT-Linien 10, 10/17 und 11 für die Jahre 2010 - 2013 bereits bewilligt. Die vorliegende Landratsvorlage beinhaltet die Fortsetzung für die Jahre 2014 - 2016.

Auf dem Liniennetz der BLT stammt nach wie vor ein beträchtlicher Anteil der Bahninfrastruktur aus den 70er und 80er Jahren und hat damit das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Die Schienen sind ausgefahren, der Schotter weist eine schlechte Qualität auf und an vielen Stellen fehlt ein stabiler Unterbau. Der Fahrdrabt ist stark abgenutzt und Masten und Ausleger weisen teilweise starke Abrostungen auf. Für diverse Sicherungsanlagen sind aufgrund des Alters oder des Anlagentyps keine Ersatzteile mehr verfügbar. Gleichrichteranlagen haben ihre Lebensdauer erreicht und Ersatzteile sind nicht mehr lieferbar.

Die Instandsetzung und Ertüchtigung der Bahninfrastruktur ist ein laufender Prozess. Beispielsweise besitzt die Gleisanlage eine Lebensdauer von 30 bis 40 Jahren. Mit einer Hauptgleislänge auf den Linien 10, 10/17 und 11 von 48 km resultiert daraus pro Jahr die Erneuerung einer Gleisstrecke von rund 1.5 km.

Alle diese Anlagen tragen zu der hohen Verfügbarkeit und Sicherheit des Bahnbetriebes bei. Fallen einzelne Elemente aus oder weisen sie viele Störungen auf, so führt dies direkt zu Betriebsbehinderungen, Instabilitäten im Fahrplan und im Extremfall zu Betriebsausfällen.

Mit der kontinuierlichen und sorgfältig geplanten Instandsetzung und Ertüchtigung der Bahninfrastruktur kann der verlässliche Betrieb für die Zukunft dauerhaft sichergestellt werden.

Die Investitionskosten für die Instandsetzung und Ertüchtigung der Bahninfrastruktur für die Jahre 2014 - 2016 betragen CHF 43'475'000.- exkl. MwSt. Der Anteil des Kantons Basel-Landschaft beträgt dank der vollumfänglichen Beteiligung des Bundes und mit Berücksichtigung der aufgelaufenen Abschreibemittel **CHF 14'000'000 exkl. MwSt.**

Inhaltsverzeichnis

1.	Rechtliche Grundlagen	3
2.	Begründung / Bedarf	3
2.1.	Bezug und Abgrenzung zur Landratsvorlage 2010-283 vom 17. August 2010	3
2.2.	Heutige Situation	4
2.3.	Künftige Situation und Ziele	4
2.4.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	5
2.5.	Alternativen	5
3.	Die Projekte	5
3.1.	Münchenstein: Verschiebung Haltestelle Ruchfeld zum Kunstfreilager	5
4.	Termine	6
5.	Kosten und Finanzierung	8
5.1.	Investitionskosten	8
5.2.	Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	8
5.3.	Kostenanteil Kanton Basel-Landschaft	9
5.4.	Finanzierungszahlen nach FHG §35 Abs 4	11
6.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	11
7.	Antrag	12
8.	Beilagen	13

1. 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)
- Ausführungsbestimmungen zur Verordnung über elektrische Anlagen von Bahnen (AB-VEAB) vom 31. Mai 1995
- 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 am 11. Dezember 2011)
- 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
- Entwurf des Botschaft des Bundesrates zur Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2013 - 2016

Die BLT Baselland Transport AG ist Konzessionärin und Eigentümerin der Strecken der Linien 10, 10/17 und 11.

2. Begründung / Bedarf

2.1. Bezug und Abgrenzung zur Landratsvorlage [2010-283](#) vom 17. August 2010

Ab 2013 sieht der Bund für die Privatbahnen erstmals eine 4-jährige Leistungsvereinbarung zur Infrastrukturfinanzierung vor, analog den SBB. Mit der Landratsvorlage 2010-283 vom 17. August 2010 wurde der Verpflichtungskredit für die Instandsetzung und Ertüchtigung der Bahninfrastruktur der BLT-Linien 10, 10/17 und 11 für die Jahre 2010 - 2013 bewilligt. Die vorliegende Landratsvorlage beinhaltet die Fortsetzung für die Jahre 2014 - 2016.

2.2. Heutige Situation

Im Rahmen der Landratsvorlage 2010-283 konnte ein erster Teil der Instandsetzung und Ertüchtigung der Bahninfrastruktur realisiert werden. Folgende wichtige Projekte wurden und werden bis Ende 2013 umgesetzt:

- Ersatz und Erneuerung von Gleis- und Fahrleitungsanlagen, deren Lebensdauer erreicht war.
- Ersatz und Erneuerung von Sicherungsanlagen, deren Lebensdauer erreicht war und Ersatzteile nicht mehr verfügbar waren
- Anpassung der Stromversorgung an die Erfordernisse des Tango-Trams (Rekuperation Bremsenergie) und der Taktverdichtung auf der Linie 10 per Fahrplan 2012.

Die Instandsetzung und Ertüchtigung der Bahninfrastruktur ist ein laufender Prozess. Beispielsweise besitzt die Gleisanlage eine Lebensdauer von 30 bis 40 Jahren. Mit einer Hauptgleislänge auf den Linien 10, 10/17 und 11 von 48 km resultiert daraus pro Jahr die Erneuerung einer Gleisstrecke von rund 1.5 km.

Auf dem Liniennetz der BLT stammt nach wie vor ein beträchtlicher Anteil der Bahninfrastruktur aus den 70er und 80er Jahren und hat damit das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Die Schienen sind ausgefahren, der Schotter weist eine schlechte Qualität auf und an vielen Stellen fehlt ein stabiler Unterbau. Der Fahrdraht ist stark abgenutzt und Masten und Ausleger weisen teilweise starke Abrostungen auf. Für diverse Sicherungsanlagen sind aufgrund des Alters oder des Anlagentyps keine Ersatzteile mehr verfügbar. Gleichrichteranlagen haben ihre Lebensdauer erreicht und müssen erneuert werden. Ersatzteile sind nicht mehr lieferbar und ein Ausfall einer Gleichrichteranlage gefährdet die Stromversorgung und führt zu Betriebsbehinderungen und Betriebsausfällen.

Auch im Bereich der Betriebsgebäude besteht Nachholbedarf. Im Depot Ruchfeld in Münchenstein stehen zu wenige Abstellgleise zur Verfügung. Die Bewirtschaftung des Depots ist dadurch stark eingeschränkt und teilweise ineffizient. Beispielsweise müssen Fahrzeuge der Linie 11 nachts im Depot Hüslimatt in Oberwil weit entfernt ihres Einsatzortes abgestellt werden.

2.3. Künftige Situation und Ziele

Mit einer kontinuierlichen Instandsetzung und Ertüchtigung der Bahninfrastruktur werden die hohe Verfügbarkeit und die Sicherheit des Trambetriebes dauerhaft gewährleistet. Sowohl die Gleis- wie auch die Stromversorgungsanlagen sollen einen optimalen Betrieb mit den neuen Tangotrams mit Fahrgeschwindigkeiten bis 80 km/h ermöglichen. Risiken aufgrund von Sicherungsanlagen, deren Ersatzteile nicht mehr lieferbar sind, sollen eliminiert werden. Gleichrichteranlagen, die die verlässliche Stromversorgung aufgrund ihres Alters und Zustandes nicht mehr sicherstellen können, werden erneuert.

Die Abstellgleisanlage des Depots Ruchfeld in Münchenstein soll derart erweitert werden, dass optimale Betriebsprozesse möglich werden, lange Leerfahrten zum Depot Hüslimatt entfallen und somit eine effiziente Bewirtschaftung langfristig sichergestellt wird.

2.4. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Die BLT hat die diversen Projekte bezüglich Umfang und Realisierungszeitpunkt definiert und den Investitionsbedarf mit der Infrastrukturofferte 2013-2016 beim Bundesamt für Verkehr (BAV) angemeldet. Das BAV hat den Investitionsbedarf in der Botschaft zur Infrastrukturfinanzierung für die Jahre 2013-2016 aufgenommen und die Botschaft den Kantonen zur Vernehmlassung unterbreitet. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft hat mit Brief vom 13. Dezember 2011 dazu Stellung genommen. Der Verpflichtungskredit für die Instandsetzung und Ertüchtigung der Bahninfrastruktur für das Jahr 2013 ist noch mit der Landratsvorlage [2010-283](#) vom 17. August 2010 gedeckt. Der Verpflichtungskredit für die Jahre 2014-2016 wird mit vorliegender Landratsvorlage zur Genehmigung beantragt.

Nicht enthalten in dieser Vorlage sind die Instandsetzung und Ertüchtigung der Bahninfrastruktur der Linie 14, der Doppelspurausbau im hinteren Leimental, die Massnahmen zur Absicherung von Bahnübergängen sowie die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes.

2.5. Alternativen

Werden die Instandsetzungsprojekte nicht umgesetzt, steigt der Unterhaltsbedarf der Anlagen überdurchschnittlich an. Das heisst, es müssen vermehrt punktuelle Massnahmen ergriffen werden wie Auswechseln der Schienen und Schwellen, Ersetzen des abgenutzten Fahrdrabes, ohne dass der Zustand der Gesamtanlage nachhaltig verbessert wird. Störungen, die die Verfügbarkeit und insbesondere die Sicherheit des Betriebes einschränken, werden sich häufen. Zudem muss mit Langsamfahrstrecken gerechnet werden, welche den Fahrplan zusammenbrechen lassen bzw. eine Verschlechterung des Angebotes zur Folge haben und Anschlüsse nicht mehr gewährleistet werden können (Transportkette).

3. Die Projekte

Die Projektperimeter erstrecken sich jeweils von der Kantonsgrenze zu Basel-Stadt bis zur jeweiligen Endhaltestelle. Die Ausnahme dabei bildet die Linie 10/17. Hier beginnt der Projektperimeter an der Heuwaage. Die Instandsetzungsmassnahmen umfassen die Erneuerung von bestehenden Anlagen, die das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben. Dies betrifft für die Jahre 2014 - 2016 insbesondere Gleis- und Bahnsicherungsanlagen sowie die Stromversorgung. Beschreibung der Massnahmen siehe Beilage 1 bis 3.

3.1. Münchenstein: Verschiebung Haltestelle Ruchfeld zum Kunstfreilager

Im Rahmen der zukünftigen optimierten Absicherung des Bahnübergangs Emil Frey-Strasse / Schwertrainstrasse (Fussgänger / Velo) soll die Haltestelle der BLT-Linie 11 "Ruchfeld" zum Knoten Emil Frey-Strasse / Schwertrainstrasse verschoben werden. Mit der Verschiebung der Haltestelle wird eine optimale Anbindung an die neu entstehende Hochschule für Gestaltung und Kunst der FHNW im heutigen Dreispitzareal ermöglicht. Durch die Verschiebung der Haltestelle wird die heute bestehende Verkehrsinsel zwischen der Schwertrain- und Emil Frey-

Strasse vergrössert. Dies wirkt sich für den bevorstehenden Fussgänger- und Velostrom in das Kunstfreilager positiv aus. Da auch die Christoph Merian Stiftung (CMS) ein Interesse an einer Verschiebung der Haltestelle hat, ist sie bereit, einen Grossteil der Kosten der Haltestellenverschiebung zu übernehmen, jedoch ohne die Ohnehinkosten, die zur Ertüchtigung der Haltestelle Ruchfeld auf behindertengerechten Ausbau nötig geworden wären. Zudem tritt sie das benötigte Land gratis an die BLT Baselland Transport AG ab.

Projektierung, Genehmigung und Umsetzung der Haltestellenverschiebung Ruchfeld können zusammen mit der Optimierung des Bahnübergangs Emil Frey-Strasse / Schwertrainstrasse erfolgen. Die Finanzierung der Absicherung des oben genannten Bahnübergangs erfolgt im vorgesehenen Rahmen durch den Kredit Massnahmen Bahnübergänge (LRB 037) aus dem Jahre 2006. Es entstehen dafür weder Mehr- noch Minderkosten. Dieser Teil ist nicht Teil dieser Kreditvorlage und wird ohnehin ausgeführt.

Die Haltestellenverschiebung erfolgt so, dass der Haltebereich auf der Seite des Kunstfreilagers nahtlos in die Platzgestaltung integriert wird. Die Höhenverhältnisse werden so ausgearbeitet, dass ein komplett barrierefreier Zugang zur verschobenen Haltestelle "Ruchfeld" in beiden Fahrtrichtungen gewährleistet werden kann. Gemäss Kostenvoranschlag ergeben sich für die Haltestellenverschiebung Gesamtkosten von 1.8 Mio CHF, ohne Landerwerb.

Christoph Merian Stiftung	CHF	1'100'000.00
Kanton Basel-Landschaft	<u>CHF</u>	<u>700'000.00</u>
Total Baukosten	CHF	1'800'000.00

Obwohl die beiden Parzellen der CMS in der Sondernutzungszone liegen, tritt die CMS zu Gunsten des Projekts die erforderlichen 122 m² kostenlos ab. Damit schiesst sie Land mit einem Wert von ca. 185'000 CHF ein. Zudem übernimmt sie grundsätzlich die Kosten der Haltestellenverschiebung. Der Kanton Basel-Landschaft übernimmt die Ohnehinkosten, die im Rahmen der Erneuerung und Anpassungen der Haltestellen auf Barrierefreiheit in den nächsten Jahren fällig geworden wären. Dies sind **700'000 CHF**.

4. Termine

Unter der Voraussetzung des rechtskräftigen Kreditbeschlusses sowie der jährlichen Budgetgenehmigungen, ist folgender Terminplan vorgesehen:

BLT-Linie 10 Birseck (Basel - Münchenstein - Arlesheim)

- 2014-2016: Erneuerung Gleichrichter Münchenstein
- 2014-2016: Zusätzliche Abstellgleise Depot Ruchfeld (50% Linie 10, 50% Linie 11), Münchenstein
- 2015-2016: Einbau Y-Schwellen Arlesheim Dorf – Im Lee, Achse 1+2
- 2014-2016: Ersatz Schrankenanlagen Schalampy- und Dürrmattweg, Arlesheim

- 2014-2016: Ersatz Streckenblock Baselstrasse – Im Lee, Arlesheim
- 2015-2016: Gleiserneuerung Brücken über H18 und Birs, Münchenstein
- 2014-2016: Ersatz Bahnsicherungsanlage Gschwindhof, Arlesheim
- 2015-2016: Diverse Projektplanungen für die Realisierung 2017ff

BLT-Linie 10/17 Birsigtal (Basel - Binningen - Ettingen - Rodersdorf)

- 2014-2015: Gleiserneuerung Depotbereich Hüslimatt, Oberwil
- 2014-2016: Gleiserneuerung Flüh – Leymen – Rodersdorf
- 2014: Gleiserneuerung Flühbergweg bis Hauptstrasse Ettingen
- 2014: Erneuerung Sicherungsanlage Einspurabschnitt Sonnenrain - Witterswil und Bättwil - Flüh
- 2014-2015: Ersatz BSA Depot Hüslimatt
- 2015-2016: Erneuerung Sicherungsanlage Flüh – Rodersdorf und Schrankenanlage Birkenstrasse Rodersdorf
- 2015-2016: Diverse Projektplanungen für die Realisierung 2017ff

BLT-Linie 11 Birseck (Basel - Münchenstein - Reinach - Aesch)

- 2014: Gleiserneuerung Reinach Süd – Steinacker, Achse 2
- 2014-2016: Zusätzliche Abstellgleise Depot Ruchfeld (50% Linie 10, 50% Linie 11), Münchenstein
- 2015-2016: Gleiserneuerung Reinacherhof – Surbaum, Reinach
- 2014-2016: Ersatz Schrankenanlagen Habshagstrasse, Reinach und Ettingerstrasse, Aesch
- 2014: Erneuerung und Verlegung Haltestelle Ruchfeld, Münchenstein
- 2015-2016: Diverse Projektplanungen für die Realisierung 2017ff

5. Kosten und Finanzierung

5.1. Investitionskosten

Die Aufwendungen für die Instandsetzungsmassnahmen und die Ertüchtigungen sind als Massnahmen für die Werterhaltung zu verstehen. Die Kosten wurden durch die BLT aufgrund der Beurteilung des Zustandes und der Massnahmenerarbeitung ermittelt. Preisbasis ist Oktober 2011, die Kostengenauigkeit beträgt $\pm 25\%$.

Die **Teuerung** wird nach dem **Bahnbau-Teuerungsindex (BTI)** bestimmt.

Die gesamten Investitionskosten für die Instandsetzung und Ertüchtigung der BLT-Linien für die Jahre 2014 bis 2016 belaufen sich auf **brutto CHF 43'475'000.- ($\pm 25\%$, exkl. MwSt.)**.

Diese Gesamtkosten gliedern sich in folgende Jahrestanchen:

- 2014: **CHF 8'950'000.- ($\pm 25\%$, exkl. MwSt.)**
- 2015: **CHF 21'050'000.- ($\pm 25\%$, exkl. MwSt.)**
- 2016: **CHF 13'500'000.- ($\pm 25\%$, exkl. MwSt.)**

Landerwerbskosten fallen für die geplanten Arbeiten nicht an. Die Aufteilung der Kosten auf die verschiedenen Objekte ist in Beilage 4 detailliert ersichtlich.

5.2. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Die BLT-Linien 10 und 10/17 sowie 11 gelten als Linien des Regionalverkehrs und werden 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 und die Kantone zahlen den Unternehmungen ihre Investitionsbeiträge aus dem vier Jahre gültigen Rahmenkredit jährlich gemäss der Leistungsvereinbarung aus. Zu diesem Zweck schliesst der Bund für 2013 - 2016 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 der BLT-Linie 10 Birseck** zeigt folgende Aufteilung:

Kanton Basel-Landschaft:	93%
Kanton Solothurn:	7%

Der **IKV** der **BLT-Linie 10/17 Birsigtal** zeigt folgende Aufteilung:

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

Der **IKV** der **BLT-Linie 11 Birseck** zeigt folgende Aufteilung:

Kanton Basel-Landschaft:	100%
--------------------------	------

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

Der Schlüssel der Abgeltungsverordnung **KAV** zeigt folgendes Bild:

Kanton Basel-Landschaft:	67%
Kanton Solothurn:	65%
Kanton Basel-Stadt	87%

Die jeweils restlichen Prozentpunkte werden durch den Bund getragen, d.h. der Bund übernimmt für den Kanton Basel-Landschaft somit 33%. Der Bund hat mit dem Botschaftsentwurf zur Infrastrukturfinanzierung für die Jahre 2013 - 2016 seinen Anteil zugesichert.

Um die effektiven Kosten für die jeweiligen Kantone zu ermitteln, müssen nun die Gesamtkosten mit dem IKV und KAV multipliziert werden.

Die Aufteilung der Gesamtkosten von CHF 43.475 Mio. (exkl. MwSt.) sieht wie folgt aus:

Anteil netto Kanton Basel-Landschaft:	CHF 26.6 Mio.
Anteil netto Kanton Solothurn:	CHF 3.1 Mio.
Anteil Bund	CHF 13.775 Mio.

5.3. Kostenanteil Kanton Basel-Landschaft

Wie im vorhergehenden Unterkapitel kurz erwähnt, wird aufgrund des Territorialprinzips des Staatsvertrages zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft der Anteil des Kantons Basel-Stadt durch den Kanton Basel-Landschaft übernommen.

Die Erneuerungsinvestitionen werden in der Regel zuerst durch die vorgenommenen Abschreibungen finanziert. 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. Darin ist festgehalten, dass die Abschreibungen linear auf der Basis der Anschaffungskosten erfolgen.

Die Abschreibemittel für den Anteil des Kantons Basel-Landschaft belaufen sich für die Jahre 2014 bis 2016 auf CHF 12'600'000.- (siehe Beilage 4).

Die folgende Tabelle zeigt die Verteilung der Netto-Jahrestranchen des Darlehens zu Lasten des Kantons Basel-Landschaft auf die drei Linien:

Linie	2014	2015	2016	Total
BLT-Linie 10	0	500'000	1'400'000	1'900'000
BLT Linie 10/17	3'300'000	5'500'000	1'800'000	10'600'000
BLT-Linie 11	600'000	900'000	0	1'500'000
Summe	3'900'000	6'900'000	3'200'000	14'000'000

in CHF exkl. MwSt. Preisbasis Oktober 2011

Landerwerbskosten fallen für die geplanten Arbeiten nicht an.

Es wird ein Baukredit über **CHF 14'000'000 (exkl. MwSt.)** beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2011 bewilligt. Massgebend dafür ist der Bahnbau-Teuerungsindex (BTI).

Kontierung		
IM Position	Innenauftrag	Kostenart
23140.039	700944	5640 0 000

Grundsätzlich tritt die BLT als Bauherrin auf. Das heisst, die BLT realisiert und finanziert die Projekte. Sie kann somit auch die Vorsteuer (MwSt.) geltend machen. Die Kantone Solothurn und Basel-Landschaft sowie auch 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 Mehrwertsteuer beantragt werden.** Dieses Darlehen wird vom Kanton Basel-Landschaft aus dem vorliegenden Kredit bezahlt. Die Auszahlung erfolgt aufgrund der Leistungsvereinbarung zwischen Bund, Kantonen und der BLT.

Das Vorhaben ist im Investitionsprogramm 2014 - 2023 enthalten.

5.4. Finanzierungszahlen nach FHG §35 Abs 4

ÖV-Anlagen	40	3'900'000	10	2014
ÖV-Anlagen	40	6'900'000	10	2015
ÖV-Anlagen	40	3'200'000	10	2016
Total		14'000'000		

(ND= Nutzungsdauer in Jahren / IBN = Inbetriebnahme)

	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen (in CHF) / Jahr	10/2014	10/2015	10/2016	2017	2018	2019	2020
1	TOTAL jährlicher Folgeertrag	0	0	0	0			
2	Kalkulatorische Zinskosten 3¼% auf 0.5 des Investitionsvolumens	227'500	227'500	227'500		227'500		
3	Unterhaltskosten	0	0	0		0		
4	(Anlagen-/Gebäude-) Nebenkosten	0	0	0		0		
5	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel etc.)	0	0	0		0		
6	Abschreibungen / Jahr	10/2014	10/2015	10/2016	2017	2018	2019	2020
	ÖV-Anlagen	16'250	97'500	97'500	97'500	97'500	97'500	97'500
	ÖV-Anlagen		28'750	172'500	172'500	172'500	172'500	172'500
	ÖV-Anlagen			13'333	80'000	80'000	80'000	80'000
	Total Abschreibungen	16'250	126'250	283'333	350'000	350'000	350'000	350'000
7= 2+...+6	TOTAL jährliche Folgekosten	243'750	353'750	510'833	577'500	577'500	577'500	577'500
8 = 1 - 7	SALDO pro Jahr (Folgeertrag - Folgekosten) ('+' = Minderkosten, '-' = Mehrkosten)	-243'750	-353'750	-510'833	-577'500	-577'500	-577'500	-577'500

6. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Die Gemeinden **Aesch, Bottmingen, Ettingen, Oberwil, Münchenstein, Reinach** und **Therwil** haben keine Bemerkungen zur Vorlage und unterstützen das Vorhaben.

Gemäss dem **Kanton Solothurn** ist das Kapitel 5.2 "Projektfinanzierung / Beiträge Dritter" korrekt und stellt keine Differenz fest. Der Kantonsrat von Solothurn hat mit Beschluss vom 4. Dezember 2012 seinen Anteil für die Finanzierung der Bahninfrastruktur 2013-2016 der BLT AG (Linie 10 und 10/17) bewilligt. Die Finanzierung für den Kanton Solothurn ist für das Jahr 2013 gesichert. Für die Folgejahre ist im Rahmen des jährliche Budgetprozesses die Zustimmung

durch das finanzkompetente Organ (Regierungsrat und Kantonsrat) einzuholen. Auch wenn der Kantonsrat für die Jahre 2013-2016 einen Verpflichtungskredit bewilligt hat, ist der Kanton diesem Prozess unterworfen. Zu den übrigen Ziffern der Vorlage hat der Kanton Solothurn keine Bemerkungen und Ergänzungen anzubringen.

7. Antrag

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

Liestal 20. August 2013

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Wüthrich

der Landschreiber:

Achermann

8. Beilagen

Entwurf Landratsbeschluss

- Beilage 1: Situationsplan Instandsetzung und Ertüchtigung BLT-Linie 10,
Abschnitt Münchenstein - Arlesheim
- Beilage 1a: Situationsplan Instandsetzung und Ertüchtigung BLT-Linie 10,
Abschnitt Arlesheim
- Beilage 2: Situationsplan Instandsetzung und Ertüchtigung BLT-Linie 10/17,
Abschnitt Basel - Oberwil
- Beilage 2a: Situationsplan Instandsetzung und Ertüchtigung BLT-Linie 10/17,
Abschnitt Witterswil - Rodersdorf
- Beilage 2b: Situationsplan Instandsetzung und Ertüchtigung BLT-Linie 10/17,
Abschnitt Oberwil - Witterswil
- Beilage 3: Situationsplan Instandsetzung und Ertüchtigung BLT-Linie 11,
Abschnitt Basel - Münchenstein
- Beilage 3a: Situationsplan Instandsetzung und Ertüchtigung BLT-Linie 11,
Abschnitt Münchenstein - Reinach
- Beilage 3b: Situationsplan Instandsetzung und Ertüchtigung BLT-Linie 11,
Abschnitt Reinach - Aesch
- Beilage 4: Zusammenstellung Kostenschätzung

Landratsbeschluss

über die Bewilligung eines Verpflichtungskredites für die Instandsetzung und Ertüchtigung der BLT-Linien 10, 10/17 und 11

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der für das Projekt Instandsetzung und Ertüchtigung der BLT-Linie 10, 10 / 17 und 11 für die Jahre 2014 bis 2016 erforderliche Verpflichtungskredit von **CHF 14'000'000** exkl. Mehrwertsteuer wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen werden bewilligt (Preisbasis Oktober 2011).

Liestal

Im Namen des Landrates

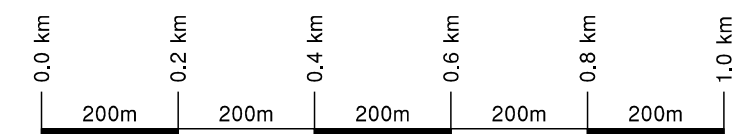
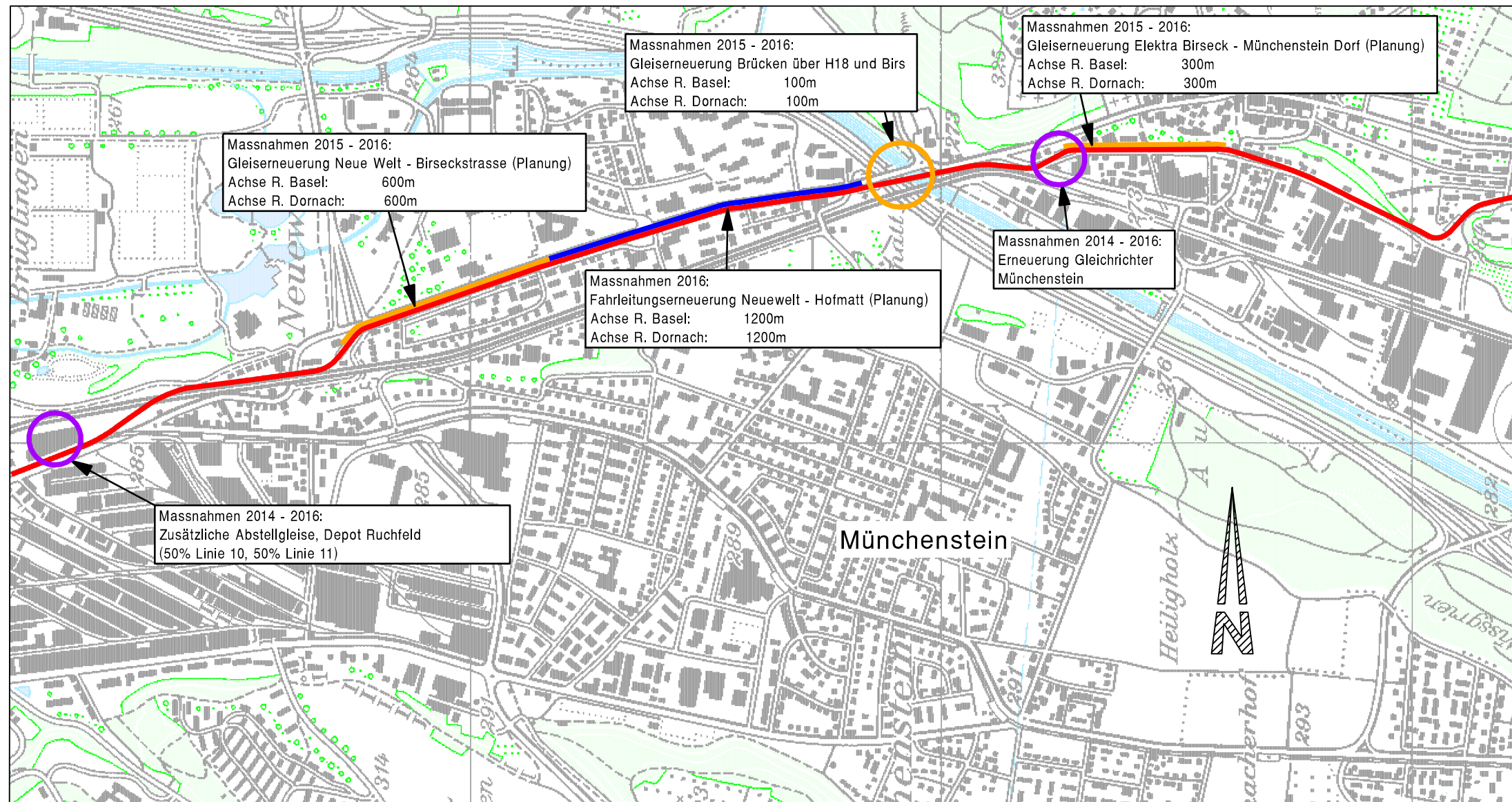
die Präsidentin:

der Landschreiber:

- Trasse Linie 10
- Gleiserneuerung / Oberbauerneuerung
- Fahrleitungserneuerung
- Ersatz / Erneuerung Sicherungsanlagen
- Ersatz / Erneuerung Sicherungsanlagen
- Gleiserneuerung
- Diverses

Situationsplan Instandsetzung und Ertüchtigung BLT-Linie 10

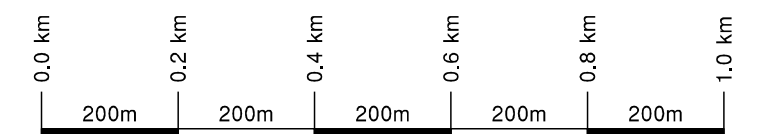
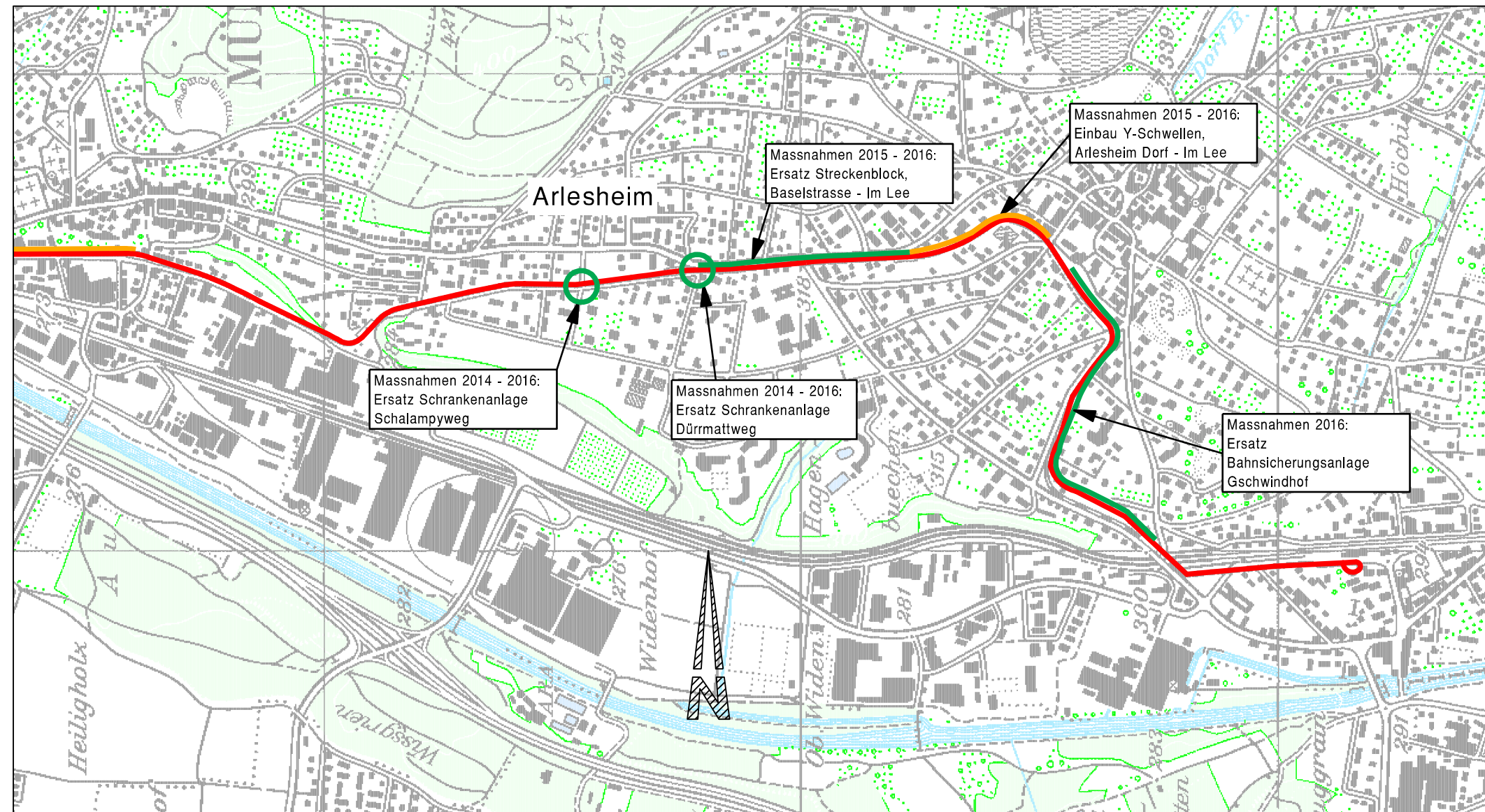
Abschnitt Münchenstein - Arlesheim



- Trasse Linie 10
- Gleiserneuerung / Oberbauerneuerung
- Fahrleitungserneuerung
- Ersatz / Erneuerung Sicherungsanlagen
- Ersatz / Erneuerung Sicherungsanlagen
- Gleiserneuerung
- Diverses

Situationsplan Instandsetzung und Ertüchtigung BLT-Linie 10

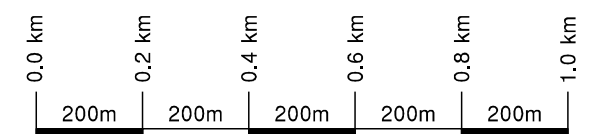
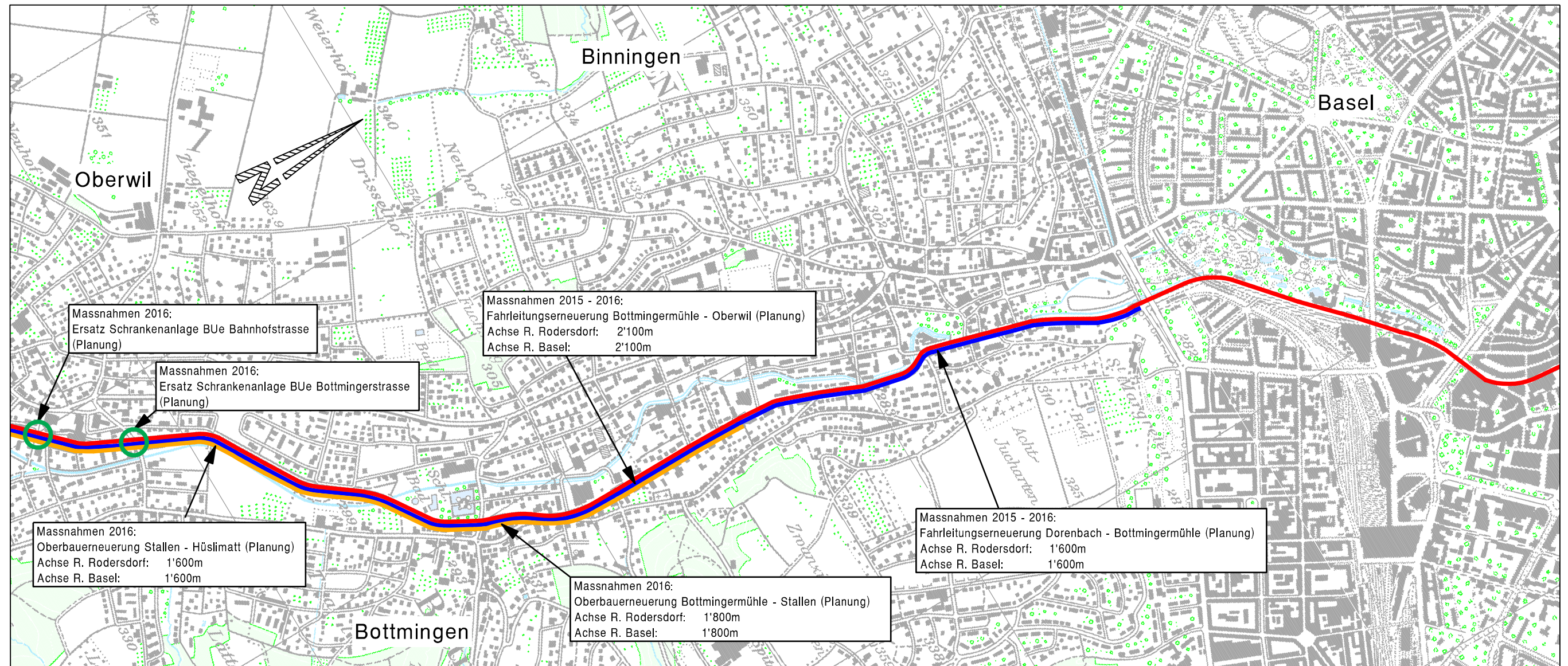
Abschnitt: Arlesheim



- Trasse Linie 10/17
- Gleiserneuerung / Oberbauerneuerung
- Fahrleitungserneuerung
- Ersatz / Erneuerung Sicherungsanlagen
- Ersatz / Erneuerung Sicherungsanlagen
- Gleiserneuerung
- Diverses

Situationsplan Instandsetzung und Ertüchtigung BLT-Linie 10/17

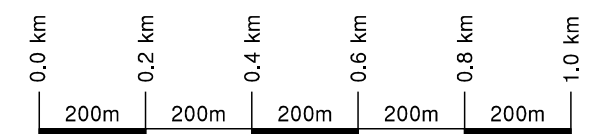
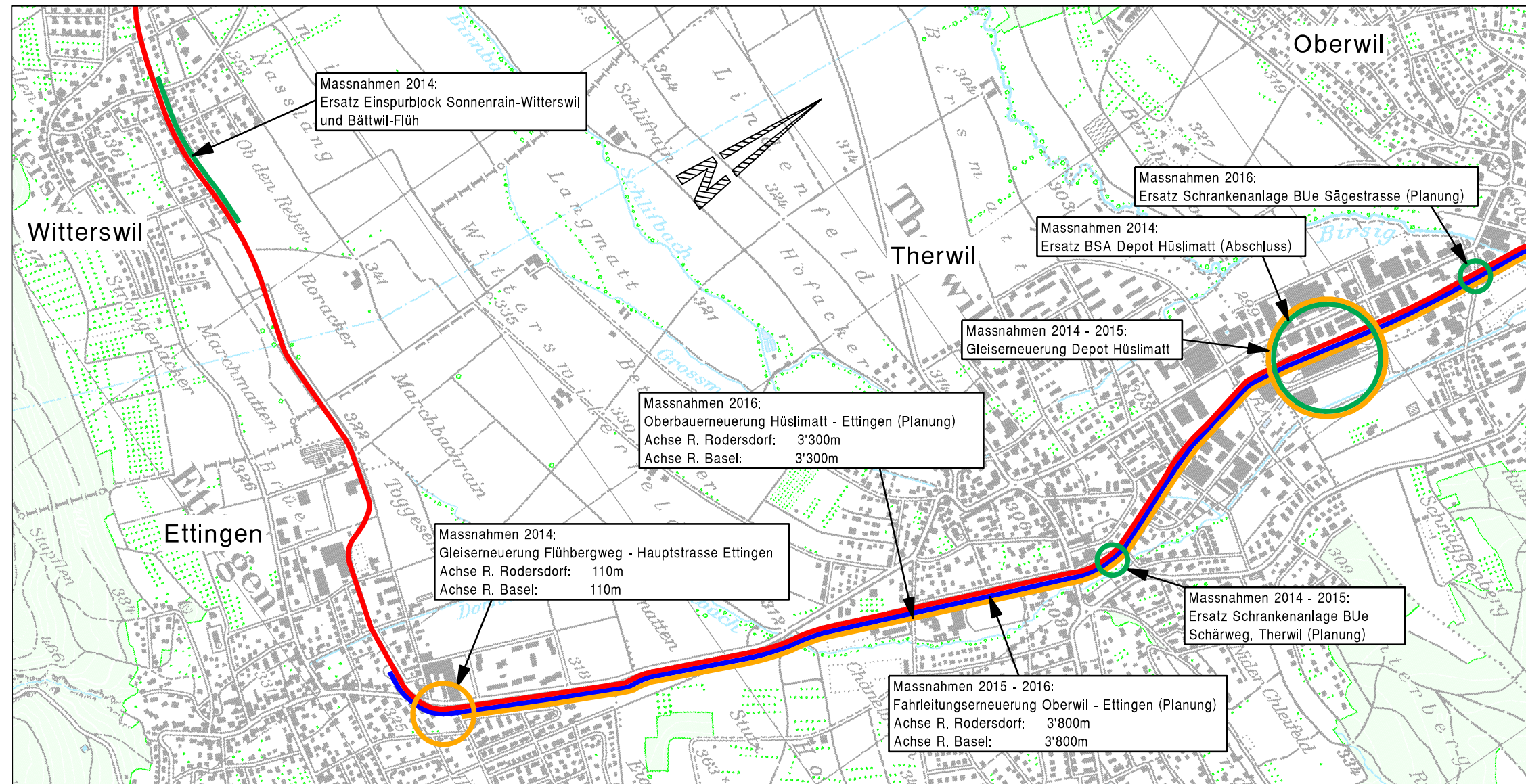
Abschnitt Basel - Oberwil



- Trasse Linie 10/17
- Gleiserneuerung / Oberbauerneuerung
- Fahrleitungserneuerung
- Ersatz / Erneuerung Sicherungsanlagen
- Ersatz / Erneuerung Sicherungsanlagen
- Gleiserneuerung
- Diverses

Situationsplan Instandsetzung und Ertüchtigung BLT-Linie 10/17

Abschnitt Oberwil - Witterswil

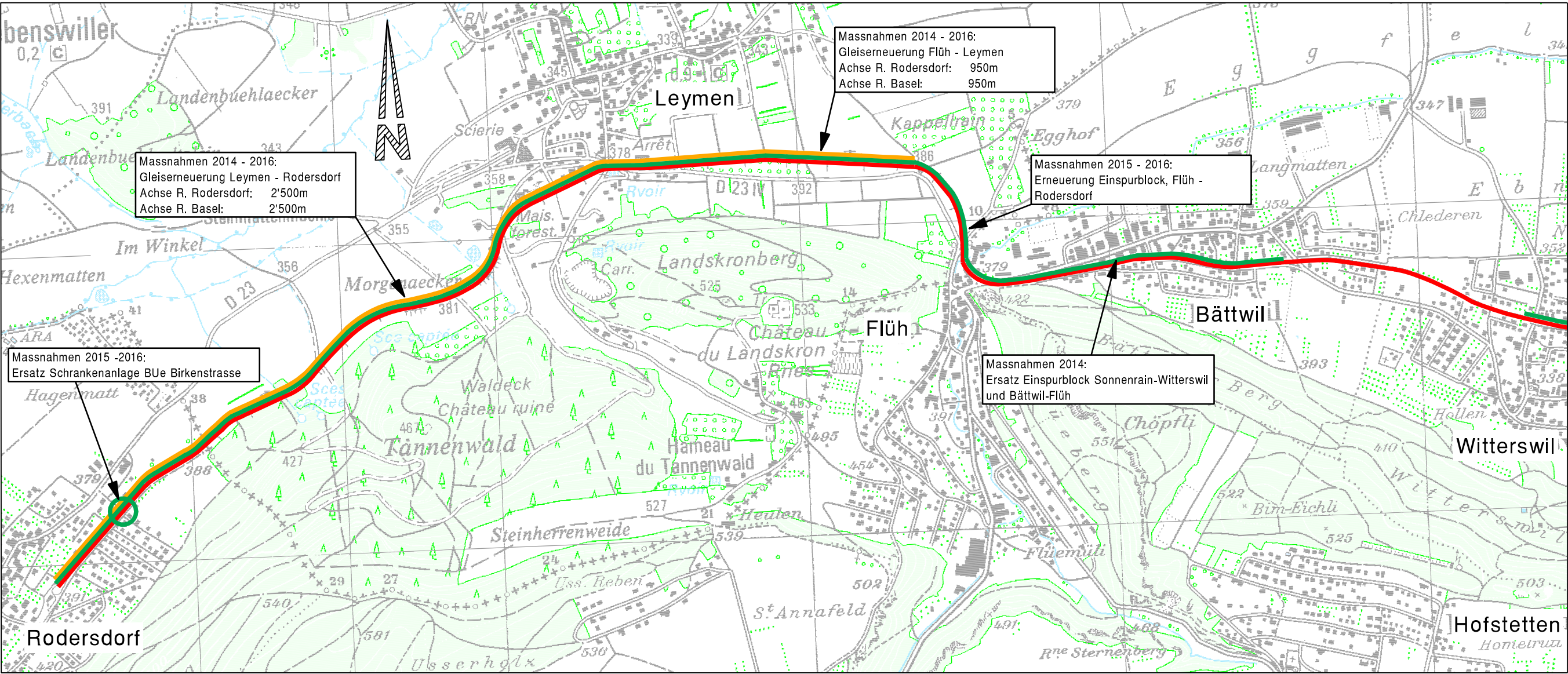


Legende:

- Trasse Linie 10/17
- Gleiserneuerung / Oberbauerneuerung
- Fahrleitungserneuerung
- Ersatz / Erneuerung Sicherungsanlagen
- Ersatz / Erneuerung Sicherungsanlagen
- Gleiserneuerung
- Diverses

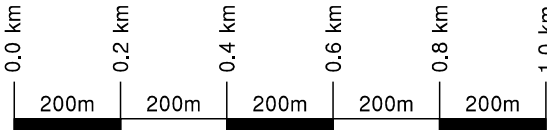
Situationsplan Instandsetzung und Ertüchtigung BLT-Linie 10/17

Abschnitt Witterswil - Rodersdorf



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

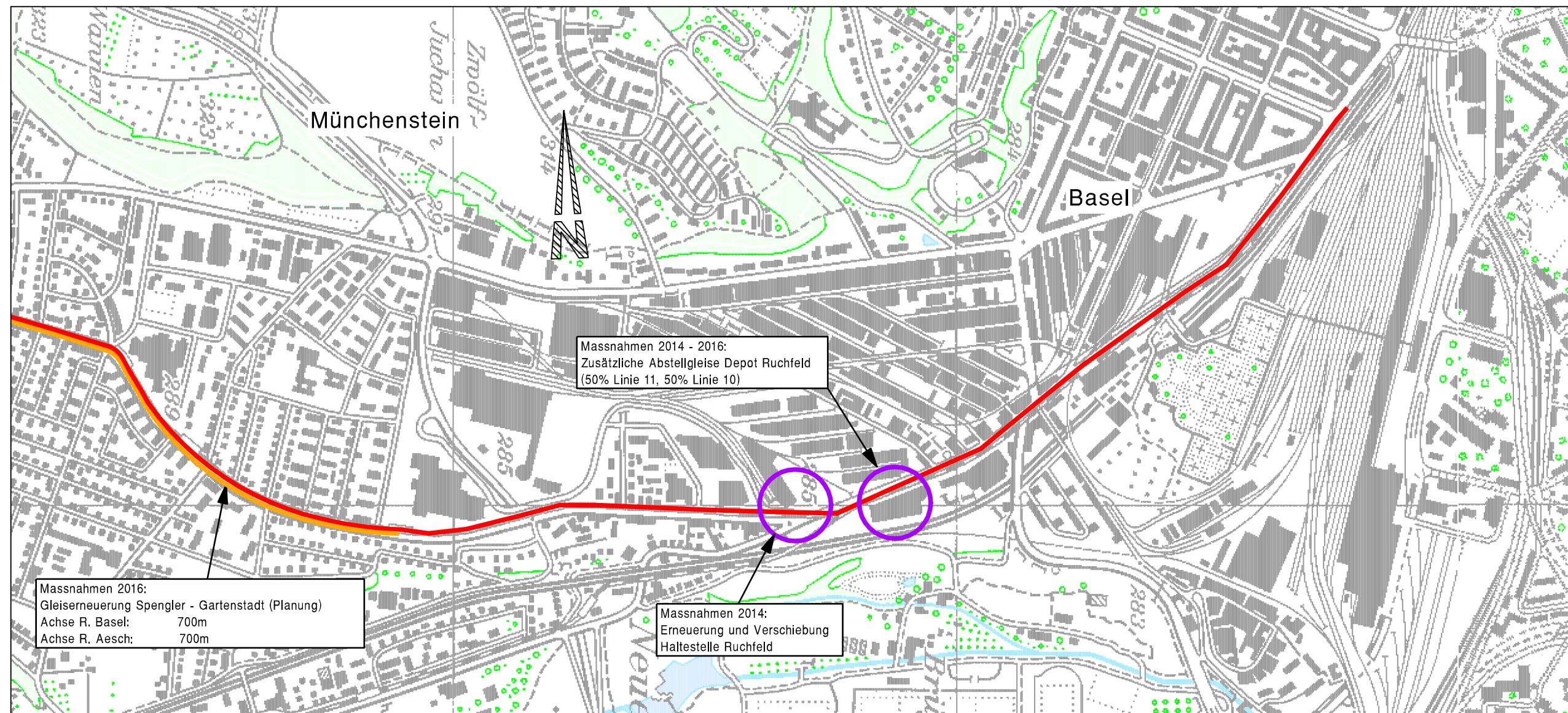
böhringer 
a Gruner company



- Trassee Linie 11
- Gleiserneuerung / Oberbauerneuerung
- Fahrleitungserneuerung
- Ersatz / Erneuerung Sicherungsanlagen
- Ersatz / Erneuerung Sicherungsanlagen
- Gleiserneuerung
- Diverses

Situationsplan Instandsetzung und Ertüchtigung BLT-Linie 11

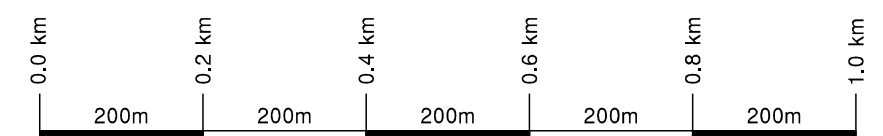
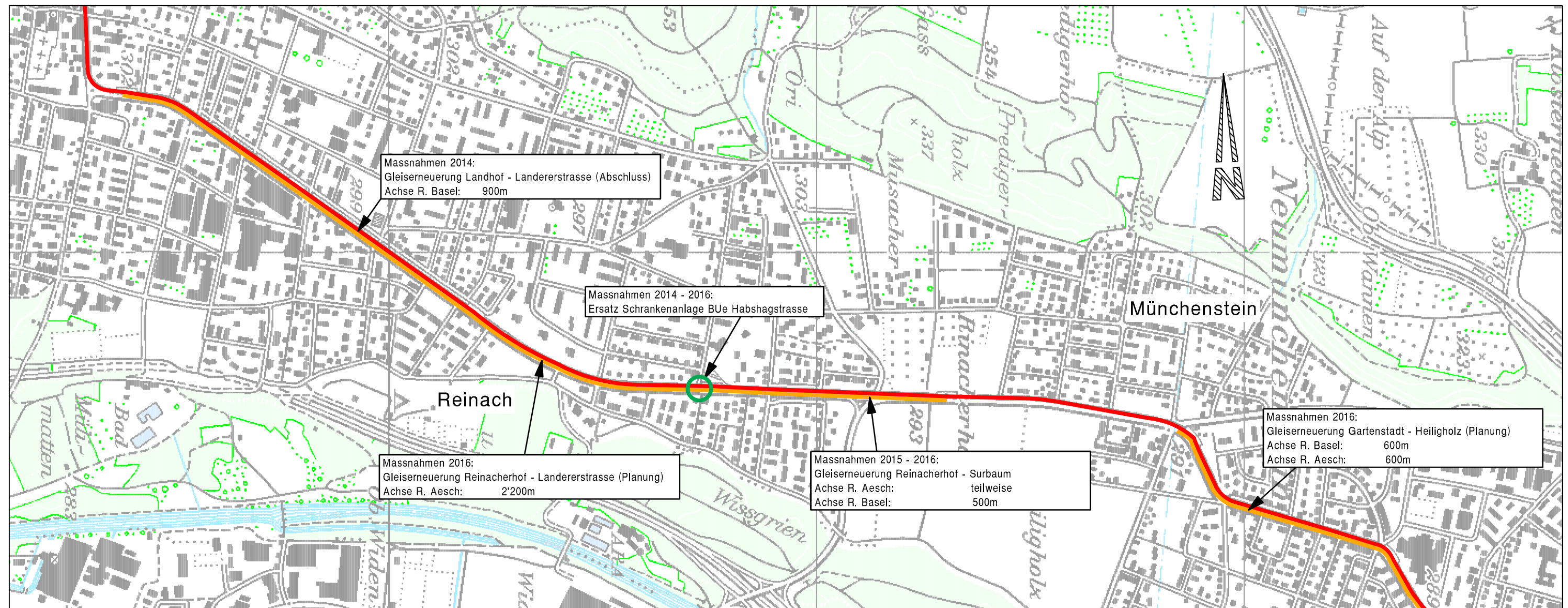
Abschnitt Basel - Münchenstein



- Trasse Linie 11
- Gleiserneuerung / Oberbauerneuerung
- Fahrleitungserneuerung
- Ersatz / Erneuerung Sicherungsanlagen
- Ersatz / Erneuerung Sicherungsanlagen
- Gleiserneuerung
- Diverses

Situationsplan Instandsetzung und Ertüchtigung BLT-Linie 11

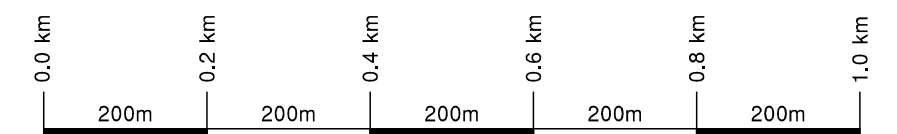
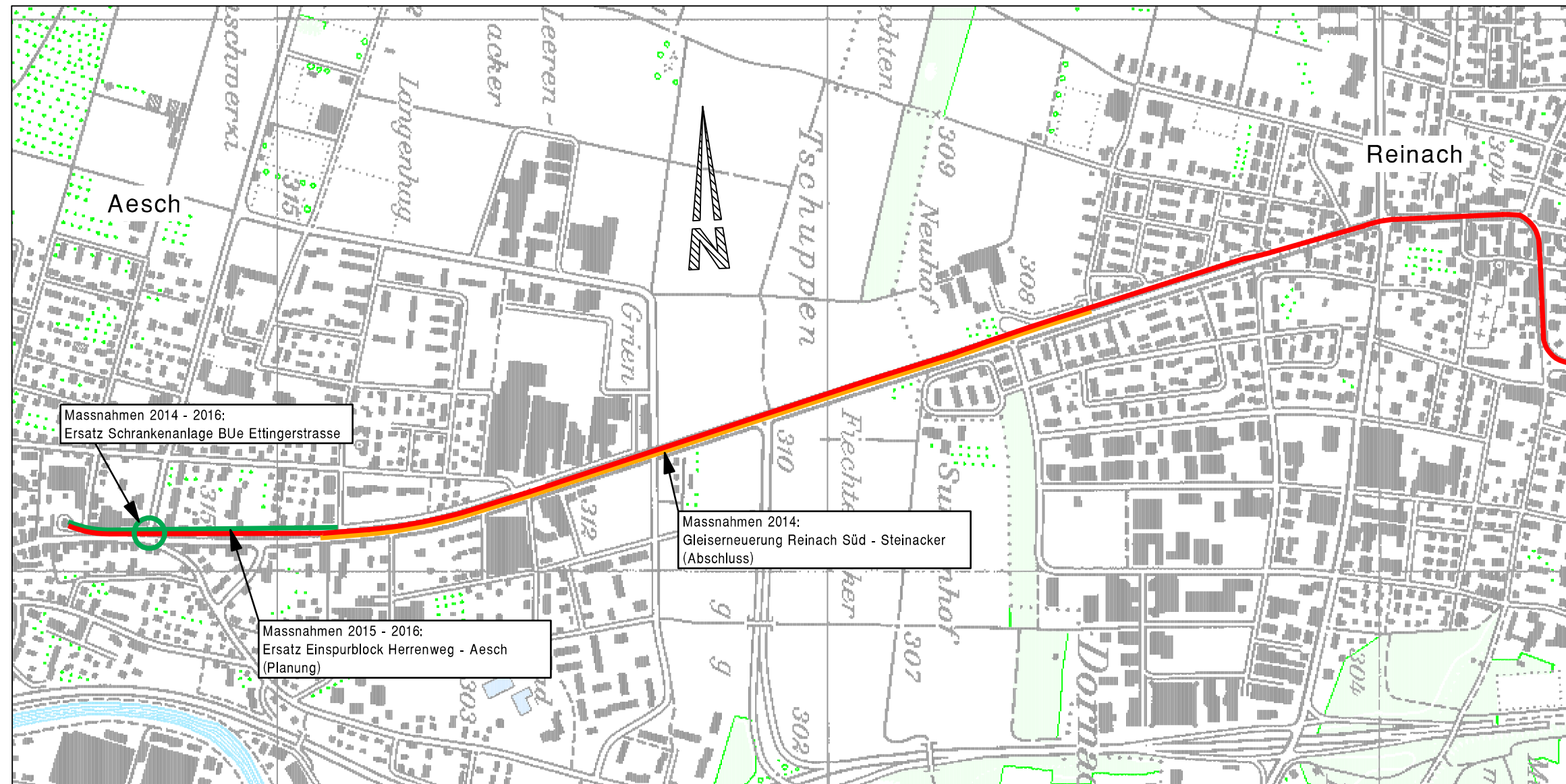
Abschnitt Münchenstein - Reinach



- Trasse Linie 11
- Gleiserneuerung / Oberbauerneuerung
- Fahrleitungserneuerung
- Ersatz / Erneuerung Sicherungsanlagen
- Ersatz / Erneuerung Sicherungsanlagen
- Gleiserneuerung
- Diverses

Situationsplan Instandsetzung und Ertüchtigung BLT-Linie 11

Abschnitt Reinach - Aesch



	Objekte	Total Investitions- kosten [CHF]	Investitionskosten pro Jahr		
			2014 [CHF]	2015 [CHF]	2016 [CHF]
BLT-Linie 10 Birseck	Zusätzliche Abstellgleise Depot Ruchfeld (50% Strecke 11)	4'425'000	75'000	3'100'000	1'250'000
	Erneuerung Gleichrichter Tunnelweg (50% Strecke 11) & Münchenstein	1'450'000	450'000	900'000	100'000
	Gleiserneuerung Neuwelt-Birseckstrasse, Achse 1+2 (Planung)	100'000	0	50'000	50'000
	Gleiserneuerung Elektra Birseck-Münchenstein Dorf, Achse 1+2 (Planung)	75'000	0	25'000	50'000
	Einbau Y-Schwellen Arlesheim Dorf-Im Lee, Achse 1+2	800'000	0	50'000	750'000
	Gleiserneuerung Brücken über H18 und Birs, Achse 1+2	150'000	0	50'000	100'000
	Fahrleitungserneuerung Neuwelt-Hofmatt (Planung)	50'000	0	0	50'000
	Ersatz Schrankenanlage Schalampyweg Arlesheim	100'000	25'000	25'000	50'000
	Ersatz Schrankenanlage Dürrmattweg Arlesheim	100'000	25'000	25'000	50'000
	Ersatz Streckenblock Baselstrasse-Im Lee	150'000	50'000	50'000	50'000
	Ersatz Bahnsicherungsanlage Gschwindhof	1'075'000	25'000	50'000	1'000'000
	Gesamttotal brutto exkl. MwSt BLT-Linie 10	8'475'000	650'000	4'325'000	3'500'000
	Anteil netto Kanton BL	5'300'000	400'000	2'700'000	2'200'000
	Abschreibungen netto Kanton BL	3'400'000	400'000	2'200'000	800'000
	Finanzierung durch BL	1'900'000	0	500'000	1'400'000

BLT-Linie 10/17 Birsigal	Gleiserneuerung Depot Hüslimatt	3'600'000	3'000'000	600'000	0
	Gleiserneuerung Flüh-Leymen	5'250'000	50'000	3'600'000	1'600'000
	Gleiserneuerung Leymen-Rodersdorf	11'550'000	50'000	8'400'000	3'100'000
	Gleiserneuerung Flühbergweg bis Hauptstrasse Ettingen	850'000	850'000	0	0
	Oberbauerneuerung Bottmingerühle-Stallen, Achse 1+2 (Planung)	100'000	0	0	100'000
	Oberbauerneuerung Stallen-Hüslimatt, Achse 1+2 (Planung)	100'000	0	0	100'000
	Oberbauerneuerung Hüslimatt-Ettingen, Achse 1+2 (Planung)	100'000	0	0	100'000
	FL-Erneuerung Dorenbach-Bottmingerühle (Planung)	50'000	0	25'000	25'000
	FL-Erneuerung Bottmingerühle-Oberwil (Planung)	50'000	0	25'000	25'000
	FL-Erneuerung Oberwil-Ettingen (Planung)	100'000	0	50'000	50'000
	Ersatz BSA Depot Hüslimatt (Abschluss)	2'500'000	2'000'000	500'000	0
	Ersatz Einspurblock Sonnenrain-Witterwil und Bättwil-Flüh	1'000'000	1'000'000		
	Ersatz Schrankenanlage BÜe Birkenstrasse Rodersdorf	500'000	0	50'000	450'000
	Erneuerung Einspurblock Flüh-Rodersdorf	1'925'000	0	175'000	1'750'000
	Ersatz Schrankenanlage BÜe Bottmingerstrasse Oberwil (Planung)	50'000	0	0	50'000
	Ersatz Schrankenanlage BÜe Bahnhofstrasse Oberwil (Planung)	50'000	0	0	50'000
	Ersatz Schrankenanlage BÜe Sägestrasse Oberwil (Planung)	50'000	0	0	50'000
	Ersatz Schrankenanlage BÜe Schärweg Therwil (Planung)	50'000	0	0	50'000
	Gesamttotal brutto exkl. MwSt BLT-Linie 10/17	27'875'000	6'950'000	13'425'000	7'500'000
	Anteil netto Kanton BL	16'400'000	4'100'000	7'900'000	4'400'000
	Abschreibungen netto Kanton BL	5'800'000	800'000	2'400'000	2'600'000
	Finanzierung durch BL	10'600'000	3'300'000	5'500'000	1'800'000

BLT-Linie 11 Birseck	Gleiserneuerung Reinach Süd-Steinacker, Achse 2 (Abschluss)	500'000	500'000	0	0
	Zusätzliche Abstellgleise Depot Ruchfeld (50% Strecke 10 Birseck)	4'425'000	75'000	3'100'000	1'250'000
	Gleiserneuerung Spengler-Gartenstadt, Achse 1+2 (Planung)	100'000	0	0	100'000
	Gleiserneuerung Reinacherhof-Surbaum, Achse 2 + teilweise 1	200'000	0	100'000	100'000
	Gleiserneuerung Gartenstadt-Heiligholz, Achse 1+2 (Planung)	100'000	0	0	100'000
	Gleiserneuerung Reinacherhof-Landererstrasse, Achse 1 (Planung)	100'000	0	0	100'000
	Ersatz Schrankenanlage Habshagstrasse Reinach	450'000	25'000	25'000	400'000
	Ersatz Schrankenanlage Ettingerstrasse Aesch	450'000	25'000	25'000	400'000
	Ersatz Einspurblock Herrenweg-Aesch (Planung)	100'000	0	50'000	50'000
	Erneuerung und Verschiebung Hst. Ruchfeld	700'000	700'000	0	0
	Gesamttotal brutto exkl. MwSt BLT-Linie 11	7'125'000	1'325'000	3'300'000	2'500'000
	Anteil netto Kanton BL	4'900'000	900'000	2'300'000	1'700'000
	Abschreibungen netto Kanton BL	3'400'000	300'000	1'400'000	1'700'000
	Finanzierung durch BL	1'500'000	600'000	900'000	0

Zusammenfassung

	Total Investitions- kosten [CHF]	Investitionskosten pro Jahr		
		2014	2015	2016
Gesamttotal brutto exkl. MwSt alle Linien	43'475'000	8'925'000	21'050'000	13'500'000
Anteil netto Kanton BL (inkl. Anteil BS)	26'600'000	5'400'000	12'900'000	8'300'000
Anteil Abschreibungen	12'600'000	1'500'000	6'000'000	5'100'000
Darlehen Netto BL	14'000'000	3'900'000	6'900'000	3'200'000