

## **Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat**

### **betreffend Tramlinie 14: Ausgabenbewilligung für die Instandsetzung und Ertüchtigung Bahninfrastruktur für die Jahre 2021 bis 2024**

2020/202

vom 1. September 2020

#### **1. Ausgangslage**

Die basellandschaftliche Strecke der Tramlinie 14 (Schänzli – Pratteln) ist im Eigentum der BLT Baselland Transport AG, welche auch Konzessionärin der Strecke nach Bundesrecht ist. Mit dem Betrieb sind die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) beauftragt. Die nötigen Massnahmen für Unterhalt und Erneuerungen der Infrastrukturanlagen werden durch die BLT wahrgenommen. Die Linie 14 ist eine Eisenbahnanlage und untersteht somit der Gesetzgebung des Eisenbahngesetzes (EBG).

Da die Linie 14 ab dem 01.01.2021 nicht mehr abgeltungsberechtigt ist, erhält sie auch keine Investitionsmittel mehr aus dem Bahninfrastrukturfonds des Bundes. Dementsprechend ist ab 2021 der Kanton Basel-Landschaft für die Finanzierung der Infrastruktur der Linie 14 auf dem Boden des Kantons Basel-Landschaft verantwortlich.

Sowohl die Gleise als auch die Sicherungsanlagen weisen Sanierungsbedarf auf. Zudem müssen die Haltestellen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) umgebaut werden. Die Linie 14 ab Kantonsgrenze BS/BL bis Wendeschleife Pratteln wird aufgrund des Zustands und für den Einsatz von neuen Fahrzeugen insgesamt erneuert. Bei der generellen Überprüfung des Stromversorgungskonzepts wird die mögliche Verlängerung in das Entwicklungsgebiet Salina Raurica berücksichtigt.

In den Jahren 2021 bis 2024 liegt der Fokus der Infrastrukturerneuerung auf dem Gebiet der Gemeinde Muttenz. Der Gleisabschnitt zwischen den Haltestellen Freidorf und Zum Park weist gemäss der Beurteilung der BLT einen schlechten Zustand auf und muss erneuert werden. Der Unterbau ist instabil und der Oberbau stark abgenutzt. Ebenfalls sind die Sicherungsanlagen in einem schlechten Zustand und haben die Lebensdauer erreicht. Der Ersatz erfolgt zwingend nach rund 40 Jahren Nutzung.

Mit Ausnahme der Haltestellen Zum Park und Schützenstrasse, welche bereits 2019 realisiert wurden, ist der gesetzeskonforme Umbau sämtlicher Haltestellen in Muttenz ebenfalls Gegenstand der vorliegenden Vorlage.

Die Massnahmen sind für die Erhaltung der Betriebssicherheit notwendig. Insgesamt sind in der Periode von 2021 bis 2024 Massnahmen in der Höhe von CHF 18 Mio. vorgesehen.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

#### **2. Kommissionsberatung**

##### **2.1. Organisatorisches**

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 18. Juni und 20. August 2020 behandelt, dies in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin der BUD. Als Vertreter der Vorlage waren Drangu Sehu, Kantonsingenieur, und Axel Mühlemann, Leiter Projektmanagement, anwesend.

## **2.2. Eintreten**

Eintreten war unbestritten.

## **2.3. Detailberatung**

### *2.3.1 Bauliche Aspekte / Einzelfragen*

Diskussionsbedarf ergab sich zum Thema Barrieren oder Lichtsignalanlagen bei Bahnübergängen. Ein Kommissionsmitglied verwies auf die Argumentation, dass es beim Spiesshöfli zwingend eine Barriere brauche, weil es sich um eine Bahn handle. Auch die Barrieren im Leimental könnten deswegen nicht aufgehoben werden. Es stelle sich die Frage, weshalb es beim Bahnübergang Margelacker möglich sei, eine Lichtsignalanlage zu erstellen, obwohl es auf der entsprechenden Kreuzung viele Unfälle gegeben habe. Die BUD erläuterte, dass 60 % der Unfälle durch rechtsabbiegende Fahrzeuge von der St. Jakob-Strasse in die Margelackerstrasse verursacht worden seien. Der Hauptgrund war, dass die Fahrzeuglenkenden auf das falsche Lichtsignal für die geradeaus fahrenden Fahrzeuge geachtet hätten. Im Januar 2020 wurde deshalb der Signalgeber angepasst. Eine Barriere hätte negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss bei dem Knoten, der in den Abendstunden bereits überlastet sei. Eine Lichtsignalanlage erhöht die Leistungsfähigkeit eines Knotens, weil eine Barriere längere Schliessungszeiten aufweist. Es sei gesetzlich festgelegt, mit welcher Geschwindigkeit die Schranke hochgeht und welchen Vorlauf es braucht, bis das Tram angemeldet ist. Bei einer Lichtsignalanlage besteht ein gewisser Spielraum. Weiter führte die Verwaltung aus, dass bestehende Barrieren kaum weggenommen werden könnten, ebenso sei das Bundesamt für Verkehr (BAV) bei Neubauten wie dem Spiesshöfli sehr streng und fordere Barrieren. Das BAV bevorzugt grundsätzlich Schranken. Da es sich beim vorliegenden Projekt um eine Instandsetzung handle, habe das BAV es zugelassen, dass keine Barriere errichtet werden muss. Die Thematik «Schranke oder Lichtsignalanlage» führe immer wieder zu Diskussionen mit dem BAV.

Ein Kommissionsmitglied fragte, ob die Sanierung unter Betrieb erfolge. Dies sei für die Umgestaltung der Haltestellen der Fall, so die Verwaltung. Für die Gleiserneuerung zwischen Freidorf und Zum Park sei eine Trampersperre von rund zwei Monaten erforderlich.

### *2.3.2 Finanzielle Aspekte*

Die Kommission diskutierte kurz darüber, weshalb der Bund die Linie 14 nicht mehr mitfinanziert. In der FABI-Vorlage sei festgehalten worden, dass Eisenbahnen durch den Bund finanziert würden. Nun habe der Bund seine Praxis geändert. Die Frage wurde aufgeworfen, ob dies einfach akzeptiert werden müsse. Die Verwaltung verwies darauf, dass davon alle Kantone betroffen seien. Massgebend für die Mitfinanzierung durch den Bund sei die Erschliessungsfunktion und nicht, ob eine Linie rechtlich als Tram oder als Bahn gelte. Die Linie 14 wurde zurückgestuft und gilt als Feinerschliessung, weil es parallel dazu eine S-Bahn gibt, die durch den Bund unterstützt wird. Als Folge davon hat der Kanton nun die vollen Investitionskosten zu tragen.

Seitens Kommission wurde die Frage aufgeworfen, was unter Sicherheitsleistungen zu verstehen sei. Die BUD erklärte, es handle sich beispielsweise um Sicherheitswärter, Warnanlagen oder Abschrankungen, welche erforderlich seien, wenn an Bahnanlagen gebaut werde. Dies führt zu höheren Kosten als bei Bauten an Tramanlagen.

Eine Frage betraf die Abrechnungsmodalitäten mit der BLT. Die BUD führt aus, die BLT zahle die Rechnungen der beauftragten Firmen, führe eine Kosten- und Vertragskontrolle und stelle dem Kanton quartalsweise Akonto-Rechnungen, abzüglich eines Rückbehalts von 20 %. Die BLT habe die Funktion einer Totalunternehmung und sei verantwortlich für Planung, Projektierung und Realisierung. Die Vereinbarung könne erst unterzeichnet werden, wenn der Landrat den Kredit gesprochen habe.

Ein Kommissionsmitglied verwies darauf, dass die BLT Gewinn erwirtschaftete, während der Kanton die Infrastruktur finanziere. Die BUD hielt fest, der Kanton gelte die Leistungen der BLT ab. Ob

eine Investition vom Kanton getragen wird oder nicht, wird nicht nur für die BLT, sondern auch für andere Transportunternehmen definiert. Eine Änderung würde die Anpassung der Leistungsvereinbarung bedingen.

### 2.3.3 Anpassung des Landratsbeschlusses

Die Kommission diskutierte eingehend über die Notwendigkeit, im vorliegenden Fall die Kostengenauigkeit von +/- 10 % im Landratsbeschluss auszuweisen. Die der Kommission vorgelegten Detailkosten zeigen, dass bei den einzelnen Projekten bereits jeweils rund 10 % Unvorhergesehenes enthalten ist, wie dies bei einem Kostenvoranschlag üblich ist. Gemäss Verwaltung wurden die Kosten nach Erfahrungswerten berechnet und für die Darstellung allenfalls auf- oder abgerundet. Der Posten «Unvorhergesehenes» bei den jeweiligen Projekten sei für unvorhergesehene Ereignisse, die es immer gebe.

Zusätzlich wurde nun aber bei der Zusammenstellung der Projektkosten noch weitere 10 % resp. CHF 1.61 Mio. als «Unvorhergesehenes» dazugeschlagen (S. 7 der Landratsvorlage). Auf dieser Basis wurden die Gesamtkosten von CHF 18 Mio. berechnet, welche in einer Vereinbarung mit der BLT als Kostendach festgelegt werden.

Die Kommission kam daher zum Schluss, dass die Kostengenauigkeit von +/- 10 % im Landratsbeschluss nicht erforderlich sei. Bei den CHF 18 Mio. handle es sich um ein Kostendach, welches die mögliche Kostenungenauigkeit von 10 % bereits enthalte. Damit sei das Kostenrisiko berücksichtigt. Es werde eine Kostenobergrenze beantragt. Gemäss Vereinbarung zwischen BLT und Kanton müsste bei einer nicht zu erwartenden Überschreitung des Kostendachs ein Nachtragskredit beim zuständigen Organ, in dem Fall dem Landrat, beantragt werden. Die Wahrscheinlichkeit eines Nachkredits wurde seitens der Verwaltung als gering eingeschätzt.

Die Kommission stimmte der nachfolgenden Änderung der Ziffer 1 des Landratsbeschlusses mit 13:0 Stimmen zu:

*Für die Instandsetzung und Ertüchtigung der Tramlinie 14 in den Jahren 2021 bis 2024 wird eine neue einmalige Ausgabe von 18'000'000.00 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.*

### 3. Antrag an den Landrat

Die Bau- und Planungskommission beantragt dem Landrat mit 13:0 Stimmen, dem von ihr geänderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

01.09.2020 / ps

#### **Bau- und Planungskommission**

Urs Kaufmann, Präsident

#### **Beilage/n**

- Landratsbeschluss (von der Kommission geändert)

## **Landratsbeschluss**

### **betreffend Tramlinie 14: Ausgabenbewilligung für die Instandsetzung und Ertüchtigung Bahninfrastruktur für die Jahre 2021 bis 2024**

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Instandsetzung und Ertüchtigung der Tramlinie 14 in den Jahren 2021 bis 2024 wird eine neue einmalige Ausgabe von 18'000'000.00 Franken bewilligt.
2. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: