

Vorlage an den Landrat

**Tramlinie 14: Ausgabenbewilligung für die Instandsetzung und Ertüchtigung der
Bahninfrastruktur für die Jahre 2025 bis 2028**
2024/513

vom 27. August 2024



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Die Infrastruktur der basellandschaftlichen Strecke der Tramlinie 14 (Schänzli – Pratteln) ist im Eigentum der BLT Baselland Transport AG, welche auch Infrastruktur-Konzessionärin der Strecke nach Bundesrecht ist. Mit dem Betrieb ist die BVB beauftragt. Die nötigen Massnahmen für Unterhalt und Erneuerungen der Infrastrukturanlagen werden durch die BLT wahrgenommen.

Da die Linie 14 seit dem 1. Januar 2021 nicht mehr abgeltungsberechtigt ist, erhält sie auch keine Investitionsmittel mehr aus dem Bahninfrastrukturfonds des Bundes. Dementsprechend ist seit 2021 der Kanton Basel-Landschaft verantwortlich für die Finanzierung der Infrastruktur der Linie 14 auf dem Territorium des Kantons Basel-Landschaft. Seit der Übernahme der Infrastrukturverantwortung durch die BLT wurden die Gleisabschnitte Pratteln, Abschnitt Lachmatt – bis Wendeschleife Pratteln und Muttenz, Abschnitt Freidorf – Zum Park erneuert:

In den Jahren 2025 bis 2028 liegt der Fokus der Infrastrukturerneuerung auf dem Gebiet der Gemeinde Muttenz. Der Gleisabschnitt zwischen den Haltestellen Muttenz Dorf und Lachmatt ist gemäss der Beurteilung der BLT in einem schlechten Zustand 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.

Für die Erhaltung der Betriebssicherheit und der hohen Verfügbarkeit sind Massnahmen notwendig. Auch der wirtschaftlich richtige Zeitpunkt für den Ersatz ist erreicht. Insgesamt sind in der Periode von 2025 bis 2028 Massnahmen in Höhe von 18'242'000 Franken vorgesehen.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.2.	Ziel der Vorlage	4
2.3.	Erläuterungen	4
2.4.	Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm	6
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	7
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	8
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	11
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung	11
2.9.	Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens	11
3.	Anträge	12
3.1.	Beschluss	12
4.	Anhang	12

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Die Infrastrukturkonzession der Tramlinie Nr. 14 auf Boden des Kantons Basel-Landschaft (MuttENZ Schänzli – Pratteln Schlossstrasse) besitzt die BLT Baselland Transport AG. Die Strecke der Linie 14 ist eine Eisenbahnanlage und untersteht somit der Gesetzgebung des Eisenbahngesetzes (EBG). Die Linie 14 wird durch die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) betrieben. Der Unterhalt sowie die Erneuerungsarbeiten der Anlagen erfolgen durch die BLT als Eigentümerin gemäss den bestehenden BLT-Strategien und Konzepten zum Substanzerhalt der Anlagen.

Im 2021 hatte der Bund gemeinsam mit den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt die Liste der Tramlinien, die als regionalen Personenverkehr klassiert werden und damit durch den Bund abgeltungsberechtigt sind, neu definiert. Die Linie 14 wurde nicht als Grunderschliessung, sondern als Feinerschliessung definiert, weshalb der Bund die Linie 14 seither nicht mehr gemäss der Vorlage zur Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert. Dies bedeutet, dass der Kanton Basel-Landschaft die Infrastrukturfinanzierung seit dem 1. Januar 2021 wieder selber übernehmen muss. Im Gegenzug muss der Kanton für diese Strecke seither keine Beiträge für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) mehr leisten.

Gemäss dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) müssen die Haltestellen der Bahninfrastruktur den Vorschriften des Bundes angepasst werden. Ziel ist der autonome Einstieg für mobilitätseingeschränkte Personen. Gemäss dem [Behindertengleichstellungsgesetz \(BehiG\)](#) müssen die öV-Haltestellen seit Ende 2023 behindertengerecht sein. Dieses Ziel wurde auf der Linie 14 BL erreicht. Alle Haltestellen von Freidorf bis Pratteln Schlossstrasse entsprechen seit dem 31. Dezember 2023 den Vorgaben des BehiG.

Seit der Übernahme der Infrastrukturverantwortung durch die BLT wurden folgende Gleisabschnitte erneuert:

Im Jahr 2020: Gesamterneuerung Pratteln, Abschnitt Lachmatt – bis Wendeschlaufe Pratteln
 Im Jahr 2023: Erneuerung MuttENZ Teil I, Abschnitt Freidorf – Zum Park (Unter- und Oberbauersatz Gleis)

2.2. Ziel der Vorlage

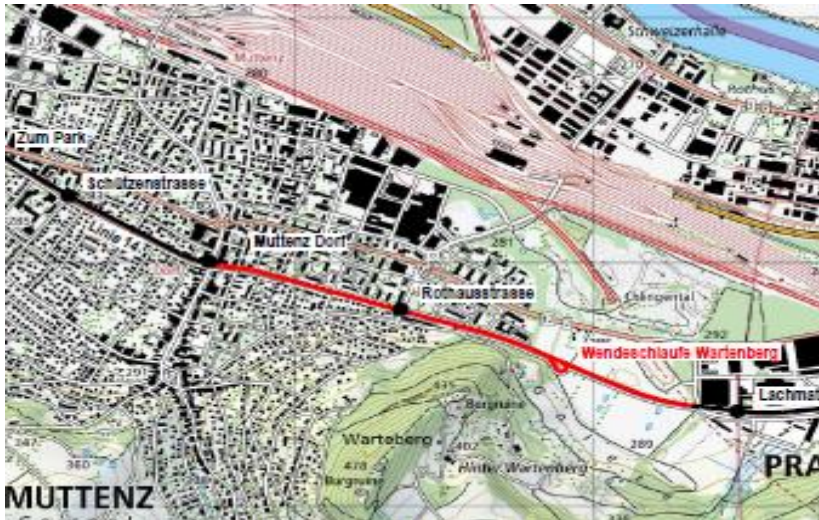
- Rechtzeitige Erneuerung der Anlagen am Ende der Lebensdauer
- Sicherheit und Verfügbarkeit der Infrastruktur sicherstellen
- Voraussetzungen schaffen und erhalten, um die Betriebsstabilität und kurze Fahrzeiten gewährleistet zu können
- Erhaltung der Betriebssicherheit und Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben

2.3. Erläuterungen

Die BLT beurteilt den Zustand ihrer Infrastrukturanlagen regelmässig und dokumentiert diesen jährlich im Netzzustandsbericht. Grundlage dazu bildet der Branchenstandard «[R RTE 29900, Netzzustandsbericht](#)».

Dem Projekt liegen die BLT-Projektierungsrichtlinien zu Grunde.

In den Jahren 2025 bis 2028 liegt der Fokus der Infrastrukturerneuerung auf dem Bereich der Wendeschlaufe Wartenberg und den anschliessenden Gleisabschnitten bis zur Haltestelle MuttENZ Dorf im Westen und bis zur Haltestelle Lachmatt im Osten.



Die Anlagen befinden sich mehrheitlich in schlechtem Zustand. Im Bereich der Wendeschleife haben sämtliche Anlagen (Gleis mit Weichen, Sicherungsanlagen und Fahrleitung) die Lebensdauer erreicht und müssen erneuert werden. Bei den anschliessenden Gleisabschnitten ist ausschliesslich die Gleisanlage in Unter- und Oberbau erneuerungsbedürftig. Die Fahrleitungsanlage ist hier in einem guten Zustand und bleibt erhalten. Publikumsanlagen sind keine betroffen, da die BehiG-Umsetzung wie erwähnt bereits im Jahr 2023 abgeschlossen werden konnte.

Fahrbahn

Aktueller Zustand:

Die Schienen und Weichen sind stark ausgefahren und abgenutzt und die Holz- und Betonschwellen weisen Schäden auf. Der alte Schotter besitzt aufgrund der teilweise runden Form (frühere Verwendung von gebrochenem Rheinschotter) eine mangelnde Verzahnung und Stabilität. Zudem weist der Schotter an gewissen Stellen Frostschäden auf, wodurch die einzelnen Steine zerfallen. Die Stabilität des Unterbaus ist teilweise mangelhaft, da die Gleisentwässerung fehlt und es dadurch zu Durchnässung und Aufweichung kommt. Dies zeigten einige Gleisondierungen, die einen hohen Anteil an lehmigem Material aufwiesen.

Zielzustand:

Der Fahrbahnaufbau wird nach dem aktuellen Stand der Technik komplett neu erstellt. Der Unterbau erhält eine stabile Foundationsschicht und eine leistungsfähige Gleisentwässerung. Eine Sperrschicht verhindert das Eindringen des Oberflächenwassers und die Durchnässung. Der Oberbau wird mit neuem, frostsicherem Schotter, mit neuen Betonschwellen und neuen Schienen erstellt. Die Wendeschleife Wartenberg erhält neue Weichen und Kreuzungen.

Im Siedlungsgebiet von der Haltestelle Muttenz Dorf bis rund 60 m östlich der Seemättelstrasse erhält der Oberbau auf Wunsch der Gemeinde Muttenz ein Grüntrassee als Massnahme gegen Hitzeinseln und die Klimaanpassung. Dabei liegen die Schienen auf einer stabilen Betonplatte, die mit Erdmaterial eingedeckt und begrünt wird. Dadurch erhitzt sich die Fahrbahnoberfläche bei hohen Temperaturen deutlich weniger und strahlt in der Nacht weniger Wärme ab.

Sicherungsanlagen

Aktueller Zustand:

Für die Stellwerksanlage zur Sicherung der Schlaufe Wartenberg gibt es keine Ersatzteile und keinen technischen Support mehr. Das System der Schrankenanlage an der Allmendstrasse ist ebenfalls veraltet, die Anlage muss ersetzt werden.

Zielzustand:

In einem neuen Technikgebäude in der Wendeschlaufe wird die neue Stellwerksanlage aufgebaut. Es kommt wie auf dem restlichen Netz der BLT ein elektronisches Stellwerk der Firma BBR zur Anwendung. Die neue Schrankenanlage entspricht dem aktuellen Standard des BLT-Netzes.

Bahnstromanlagen

Aktueller Zustand:

Die Fahrleitungsanlage der Wendeschlaufe ist stark abgenutzt und angerostet. Die restliche Fahrleitung auf der Strecke wurde 2017 erneuert und ist in gutem Zustand.

Zielzustand:

Die Fahrleitungsanlage der Wendeschlaufe wird umfassend erneuert. Die restliche Fahrleitungsanlage bleibt erhalten und wird lediglich an den Schnittstellen angepasst.

Projektstand und weiteres Vorgehen

Auch für Projekte der Linie 14 ist das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Bewilligungsbehörde. Das Plangenehmigungsgesuch (Baugesuch) für die Erneuerungsarbeiten wurde im Dezember 2022 beim BAV eingereicht. Die öffentliche Auflage erfolgte im ersten Quartal 2023. Die Baubewilligung des BAV liegt seit Ende Januar 2024 vor.

Die Umsetzung der Bauarbeiten ist in einer Streckensperre von August bis November 2025 vorgesehen. Die Sperre ist mit den BVB koordiniert, die in dieser Zeit die Gleise in der St. Jakobs-Strasse erneuern. Der Baubeginn im August ist auf die Women's EURO 2025 abgestimmt.

2.4. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

LFP 4 – MOBILITÄT

Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig realisieren und betreiben.

Der Raum Basel ist einer der wichtigsten Wirtschaftsstandorte der Schweiz, weshalb sowohl die Anzahl Einwohnerinnen / Einwohner als auch Beschäftigter weiterhin zunehmen wird. Damit verbunden ist eine deutlich erhöhte Verkehrsnachfrage in den nächsten Jahren und Jahrzehnten. In den Spitzenstunden sind im Bereich der Agglomeration Basel bereits heute praktisch sämtliche Verkehrsträger an ihrer Leistungsgrenze. Eine Bewältigung ist nur gesamtverkehrlich – also die verschiedenen Verkehrsmittel gemeinsam – möglich. Zur Verkehrsreduktion bzw. zur Glättung der Spitzenstunden beitragen können eine «Stadt der kurzen Wege» (eine Aufgabe der Raumplanung), Homeoffice, flexible Arbeitszeiten, die bessere Verteilung auf alle Verkehrsträger, die Erhöhung des Besetzungsgrades in den Fahrzeugen oder auch betriebliches Verkehrsmanagement.

Um den Mehrverkehr bewältigen zu können, sind Investitionen in zusätzliche Infrastrukturen und Angebote unerlässlich. Dabei sind nebst technischen Aspekten auch Umwelt und raumplanerische Belange inkl. Klimafragen zu berücksichtigen sowie Finanzierbarkeit und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

Zur Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) wird in der inneren Agglomeration Basel der Ausbau der trinationalen S-Bahn und namentlich in den Hauptachsen der Viertelstundentakt der S-Bahn vorangetrieben. Das übergeordnete Netz der S-Bahn berücksichtigend, wird das Tramnetz schrittweise weiterentwickelt (Tramnetzstrategien 2030 und 2040), u. a. zur Erschliessung von Entwicklungsgebieten wie Allschwil Letten und Bachgraben, Muttenz Polyfeld oder im Falle des Leimentals als funktionaler S-Bahn Ersatz. Der ÖV im ländlichen Raum erfüllt die Aufgabe, die Nutzerinnen/Nutzer zu den Verkehrsknotenpunkten zu bringen und richtet sich nach den Instrumenten des Generellen Leistungsauftrags (GLA) und des Angebotsdekrets. Der 10. GLA soll die wenigen noch vorhandenen Lücken schliessen. Um den Veloverkehr zu fördern und auch neue Anspruchsgruppen zum Umstieg auf das Velo zu bewegen, sollen neue, sichere und attraktive Radwege geschaffen werden – die Velovorzugsrouten. Ihr Fokus liegt auf hoher Sicherheit und einem guten Fahrfluss; vorerst stehen zwei Routen in der Birsstadt und die Route Basel – Allschwil (Bachgraben) im Vordergrund. Für den MIV stehen folgende Hauptstossrichtungen im Vordergrund; die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Hochleistungsstrassen durch den Bund (Bau Rheintunnel und Ausbau Hagnau-Augst, Unterstützung des Bundes durch den Kanton), sowie gezielte Ausbauten zur Sicherstellung der Erschliessung der Entwicklungsgebiete (z. B. Bau Zubringer Bachgraben Allschwil oder Talstrasse Münchenstein-Arlesheim) oder zur Entlastung von Ortsdurchfahrten (z. B. Laufen) und die siedlungsgerechte Erneuerung und Instandsetzung von Ortsdurchfahrten zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Förderung des lokalen Gewerbes («Stadt der kurzen Wege»). Daneben sind die digitalen Entwicklungen und neue Mobilitätsformen zu beobachten und, wo möglich und sinnvoll, mit Pilotprojekten zu testen und zu fördern.

2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

- Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG, [SR 742.101](#)) (Stand 1. Juli 2024)
- Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. November 1983 (EBV, [SR 742.141.1](#)) (Stand 1. Juli 2024)
- Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung ([AB-EBV](#)) (Stand am 1. Juli 2024)
- Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur vom 14. Oktober 2015 (KPFV, [SR 742.120](#)) (Stand am 1. Januar 2021)
- Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2002 (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, [SR 151.3](#)) (Stand 01.07.2020)
- Strassengesetz vom 24. März.1986 ([SGS 430](#)) (Stand 01.04.2022)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar.1998 (RBG, [SGS 400](#)), (Stand 1. Januar.2024)
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27. Februar 1991 (USG BL, [SGS 780](#)) (Stand 01.01.2023)
- Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985 ([SGS 480](#)) (Stand 01.01.2018)
- Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982 ([SGS 480.1](#)) (Stand 01.01.1995)
- Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984 ([SGS 100](#)) (Stand 20.11.2023) insbesondere der § 31 Absatz 1 Buchstabe a und b

Die BLT Baselland Transport AG ist Konzessionärin und Eigentümerin der Strecke.

2.6. Finanzielle Auswirkungen

Projekte	2025 CHF	2026 CHF	2027 CHF	2028 CHF	Total CHF
Betriebsnotwendige Gebäude					
Technikgebäude Wartenberg	200'000	150'000	0	0	350'000
Fahrbahn					
Gleisbau MuttENZ Dorf – Lachmatt inkl. Schlaufe Wartenberg	9'000'000	3'345'000	0	0	12'345'000
Sicherungsanlagen					
Ersatz Stellwerk Wartenberg	1'500'000	600'000	0	0	2'100'000
Ersatz Bahnübergang Allmendstrasse	400'000	80'000	0	0	480'000
Bahnstromanlagen					
Erneuerung Fahrleitung Schlaufe Wartenberg	600'000	260'000	0	0	860'000
Spannungsanpassung Gleichrichter auf 750 V	0	0	300'000	150'000	450'000
Kleininvestitionen	250'000	250'000	250'000	250'000	1'000'000
Vorsteuerkürzung 3,6 % (gerundet)	446'500	175'000	20'500	15'000	657'000
Gesamtkosten	12'396'500	4'860'000	570'500	415'000	18'242'000

Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber dem Bahnbau-Teuerungsindex (BTI) vom April 2024, Indexstand: 150,0 (Basis Oktober 1994=100) werden mitbewilligt und sind in der Abrechnung nachzuweisen.

Die Ausgabenbewilligung wird über einen einmaligen Beitrag zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf 18'242'000 Franken. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenauigkeit von $\pm 10\%$. Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten nach heutigem Kenntnisstand zwischen 16'417'800 Franken (90 %) und 20'066'200 Franken (110 %) liegen werden.

Richtgrösse für die Realisierung des Bauvorhabens ist jedoch der im Ausgabenbeschluss aufgeführte Betrag von 18'242'000 Franken (100 %).

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenauigkeit von $\pm 10\%$ hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von

1'824'200 Franken (10 % von 18'242'000 Franken) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Der Betrag von 110 % (20'066'200 Franken) untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.

Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

§ 32 Abs. 2 FHG, siehe Kap. 2.5.					
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)					
X	Neu	Gebunden	X	Einmalig	Wiederkehrend

Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

Budgetkredit:	Profit-Center: P2301	Kt:	56400000	Kontierungsobj.:	701727
Verbuchung	Erfolgsrechnung	X	Investitionsrechnung		
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)			18'242'000 exkl. MwSt.		

Gemäss dem Bundesgesetz über die Mehrwertsteuer Art. 18 Abs. 2a. stellen Subventionen kein Entgelt dar. Das heisst, auf diesen Umsätzen ist keine Mehrwertsteuer geschuldet. Dies hat jedoch zur Folge, dass auch nicht die volle Vorsteuer auf den Lieferantenrechnungen geltend gemacht werden darf. In den angegebenen Investitionskosten ist keine Mehrwertsteuer enthalten (da die BLT diese als Vorsteuerabzug geltend macht). Die erwähnte Vorsteuerkürzung in der Höhe von 3,6 % auf dem Subventionsbetrag ist von der BLT direkt an die eidgenössische Steuerverwaltung zu entrichten.

Investitionsrechnung

Ja Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2025	2026	2027	2028	Total
A	Investitionsausgaben		5	12'000'000	5'000'000	1'000'000	242'000	18'242'000
E	Beiträge Dritter*		6	0	0	0	0	0
	Nettoausgabe			12'000'000	5'000'000	1'000'000	242'000	18'242'000

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Erfolgsrechnung

Ja Nein

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Die Ausgaben sind im Investitionsprogramm 2025 bis 2034 und entsprechend im Aufgaben- und Finanzplan 2025-2028 enthalten.

Weitere Einnahmen (§ 35 Abs. 1 Bst. f Vo FHG): Ja Nein

Folgekosten (§ 35 Abs. 1 Bst. g Vo FHG): Ja Nein

Zusammenfassung Folgekosten in CHF			PC	Kt	12/2028	2029	2030	2031	2032
A	1	Nettoinvestitionen			18'242'000				
A	2	zusätzliche Betriebskosten (inkl. Personalkosten)	2301	31/30		0	0	0	0
A		zusätzliche Unterhaltskosten	2301	31		0	0	0	0
A		Abschreibungen	2301	33		456'050	456'050	456'050	456'050
A		kalkulatorische Zinskosten 4%	2102	34		364'840	364'840	364'840	364'840
A		Folgekosten brutto				820'890	820'890	820'890	820'890
E	3	Folgebertrag brutto	2301	42/43		0	0	0	0
A	2-3	Folgekosten netto				820'890	820'890	820'890	820'890
A	4	Rückbaukosten (soweit voraussehbar)	ca. [Jahr]						
	5	Zusätzliche Stellen in FTE			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

PC= Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 35 Abs. 1 Bst. i Vo FHG): Ja Nein

Schätzung der Eigenleistungen (§ 35 Abs. 1 Bst. h Vo FHG):

5 % Projektleiterstelle

Strategiebezug (§ 35 Abs. 1 Bst. m Vo FHG): Ja Nein

Siehe Kapitel 2.4.

Risiken (Chancen und Gefahren) (§ 35 Abs. 1 Bst. l Vo FHG):

Chancen	Gefahren
Zeitgemässe und gesetzeskonforme Traminfrastruktur im richtigen Zeitpunkt der Werterhaltungskette.	Wenn die Investitionen nicht getätigt werden, droht längerfristig die Einstellung des Trambetriebes.

Zeitpunkt der Inbetriebnahme (§ 35 Abs. 1 Bst. n Vo FHG):

Die Inbetriebnahme erfolgt laufend in den Jahren 2025 bis 2028.

Wirtschaftlichkeitsrechnung (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Die Investitionskosten dienen dem Werterhalt und dem Betrieb der Tramlinie 14. Wenn die Investitionen nicht getätigt werden, besteht die Gefahr, dass neben hohen fortlaufenden

Unterhaltskosten auch hohe Kosten für Notmassnahmen anfallen. Längerfristig droht die Einstellung des Trambetriebes.

Für die vorliegende Landratsvorlage hat die BLT die Projektkosten auf Basis der Erfahrung von ausgeführten Projekten ermittelt. Die Ausschreibungen werden nach den Regeln der öffentlichen Beschaffung durchgeführt und auf simap publiziert. Dadurch ist der wirtschaftliche Einsatz der Mittel gewährleistet.

2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind

2.8. Regulierungsfolgenabschätzung

Keine Auswirkungen.

2.9. Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens

Die **Gemeinde Muttenz** hat sich zum geplanten Bauvorhaben wie folgt vernehmen lassen:

Wir können der von Ihnen unterbreiteten Vorlage an den Landrat ohne Vorbehalte zustimmen. Erfreut haben wir auch von der Stellungnahme der BLT Kenntnis genommen, wonach die BLT entschieden hat, in Siedlungsgebieten zukünftig das Grüngleis als Standardoberbauform verwenden zu wollen.

Von der **BLT Baselland Transport AG** kam folgende Stellungnahme:

1. Dringlichkeit

Es ist sehr wichtig, dass die Vorlage bis spätestens Ende 2024 bewilligt und rechtskräftig ist. Die Vorarbeiten starten bereits Anfang 2025 und die Hauptarbeiten sind in einer Streckensperrung von August bis November vorgesehen. Die Sperre ist mit den BVB koordiniert, die in dieser Zeit die Gleise in der St. Jakobs-Strasse erneuern. Der Baubeginn im August ist auf die Women`s EURO 2025 abgestimmt.

Sollte die Finanzierung nicht rechtzeitig vorliegen und die Bauarbeiten sich verzögern, kann die Synergie mit den gleichzeitigen Bauarbeiten der BVB nicht genutzt werden. Die Folge wären Mehrkosten und Unannehmlichkeiten für die Fahrgäste, da zweimal hintereinander gebaut würde anstatt zeitgleich.

2. Grüngleis

Aufgrund der Klimaanpassung und zur Reduktion von Hitzeinseln hat die BLT letztes Jahr entschieden, im Siedlungsgebiet zukünftig das Grüngleis als Standard-Oberbauform zu verwenden. Im Projekt «Gleisbau Muttenz Dorf – Lachmatt inkl. Wendeschleife Wartenberg» hat das BAFU die Einsprache der Gemeinde Muttenz unterstützt und sich für die Umsetzung eines Grüngleis ausgesprochen. Im 2024/25 wird in Reinach die Gleiserneuerung «Reinacherhof bis Gartenstrasse» auf rund zwei Kilometer als Grüngleis umgesetzt. Die Finanzierung erfolgt durch das BAV ohne Kostenbeteiligung der Gemeinde.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Für die Instandsetzung und Ertüchtigung der Tramlinie 14 in den Jahren 2025 bis 2028 wird eine neue, einmalige Ausgabe von 18'242'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.
2. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, 27. August 2024

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Landratsbeschluss

Landratsbeschluss

Tramlinie 14: Ausgabenbewilligung für die Instandsetzung und Ertüchtigung der Bahninfrastruktur für die Jahre 2025 bis 2028

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Instandsetzung und Ertüchtigung der Tramlinie 14 in den Jahren 2025 bis 2028 wird eine neue einmalige Ausgabe von 18'242'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.
2. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: