



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Allschwil, BVB-Linie 6: Instandsetzung Gleise Baslerstrasse 2016-2019, Projektierungskredite Weiterbearbeitung Gesamterneuerungsprojekt

Datum: 15. März 2016

Nummer: 2016-075

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

Allschwil, BVB-Linie 6: Instandsetzung Gleise Baslerstrasse 2016-2019, Projektierungskredite Weiterbearbeitung Gesamterneuerungsprojekt

vom 15. März 2016

1. Zusammenfassung

Die Baslerstrasse in Allschwil ist die bestimmende Strassenachse der Gemeinde. Sie verfügt über eine Vielzahl angrenzender Nutzungseinrichtungen wie Kirchen, Schulen und Läden und hat sowohl im kantonalen Netz als auch lokal die Funktion einer Hauptverkehrsstrasse. Auf der Baslerstrasse in Allschwil verkehren täglich rund 260 Tramkurse, über 200 Buskurse und je nach Abschnitt bis etwa 16'000 Motorfahrzeuge. Zudem ist ein Abschnitt Teil einer kantonalen Radroute.

Das Gleistrasse der BVB-Linie 6 aus dem Jahre 1956 befindet sich in einem besorgniserregenden Zustand. Auch der Strassenkörper weist zahlreiche Schäden auf. Die Schienen der BVB-Linie 6 sind stark abgenutzt und müssen dringend ersetzt werden. Die Sicherheit ist infolge zahlreicher Schienenbrüche, Einsenkungen und loser Gleisklemmungen trotz diverser Notmassnahmen kaum mehr zu gewährleisten. Ohne streckenweisen Gleisersatz muss der Trambetrieb im 2. Semester 2016 voraussichtlich eingestellt werden und mit Bussen ersetzt werden. Ziel ist es, einen sicheren Betrieb für die Linie 6 zu gewährleisten, bis die Baslerstrasse gesamthaft erneuert und umgestaltet wird. Die notwendigen Massnahmen ersetzen nicht das Gesamtprojekt der Umgestaltung, sind aber erforderlich, bis ein ausführungsfähiges Projekt vorliegt und die finanziellen Ressourcen für das Gesamtprojekt bereitgestellt werden.

Hiermit wird für die notwendigen Gleisinstandsetzungsmassnahmen ein **Realisierungskredit** über **CHF 6.0 Mio.** beantragt, um bis 2020 einen sicheren Trambetrieb gewährleisten zu können. Zudem werden **Projektierungskredite** von insgesamt **CHF 2.0 Mio.** beantragt, um das definitive Erneuerungs- und Umgestaltungsprojekt ausführungsfähig auszuarbeiten.

Die Gesamtsanierung der Baslerstrasse war ursprünglich auf 2021 terminiert. Nachdem nun für einen ersten Abschnitt ein rechtskräftiges Projekt vorliegt, hat der Regierungsrat beschlossen, dass diese erste Etappe Morgartenring-Grabenring ab 2018 realisiert werden soll. Diese Bauarbeiten müssen noch mit der vorgesehenen Erneuerung des Hegenheimermattwegs durch die Gemeinde Allschwil koordiniert werden. Mit einem Baubeginn im 2018 ist es möglich, von den beantragten CHF 6.0 Mio. für die Instandsetzungsmassnahmen CHF 2.0 bis 3.0 Mio. einzusparen. Die notwendige Landratsvorlage für den Baukredit für die Gesamterneuerung der Baslerstrasse wird dem Landrat im 3. Quartal 2016 vorgelegt, so dass der Kreditbeschluss durch den Landrat bis Ende 2016 erfolgen kann.

1.1. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	1
1.1.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Rechtliche Grundlagen	4
3.	Begründung / Bedarf	4
3.1.	Einbindung in Planung/Bedarf	4
3.2.	Heutige Situation	5
3.3.	Schwächen der heutigen Situation	7
3.4.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	9
4.	Das Gesamtprojekt	11
4.1.	Zustandserfassung	11
4.2.	Gleiszustand und Handlungsansatz	13
4.3.	Weiterprojektierung Gesamtprojekt	15
4.4.	Alternativen	17
5.	Termine	18
6.	Kosten und Finanzierung	18
6.1.	Realisierungskredit Gleisinstandsetzungsmassnahmen	18
6.2.	Projektierungskredit Weiterbearbeitung der Gesamterneuerung	20
6.3.	Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	22
6.4.	Finanzrechtliche Prüfung	23
7.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	23
8.	Antrag	26

2. Rechtliche Grundlagen

- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (Stand am 20. Mai 2015)
- Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966
- Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979
- Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983
- Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen im Berggebieten und Randregionen vom 6. Oktober 2006
- Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs des Kantons Basel-Landschaft vom 18. April 1985
- Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons Basel-Landschaft vom 8. Januar 1998
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27. Februar 1991
- Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) vom 13. Dezember 2002 (Stand am 1. Juli 2013)
- Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982

3. Begründung / Bedarf

3.1. Einbindung in Planung/Bedarf

Die Tramgleise inklusive Gleislagerung, der Strassenoberbau inklusive ungebundener Foundationsschicht, die elektrischen Anlagen der BVB sowie die öffentliche Beleuchtung haben ihre Lebensdauer erreicht bzw. sogar überschritten und müssen dringend erneuert werden.

Insbesondere das Gleistrasse der BVB-Linie 6 befindet sich im Bereich der Baslerstrasse in Allschwil in einem besorgniserregenden Zustand. Die Schienen und deren Befestigungen sind weitgehend abgenutzt und haben somit ihre Lebensdauer erreicht bzw. teilweise schon überschritten. Vor allem bedingt durch Schienenbrüche und defekte Befestigungen besteht für die BVB-Linie 6 ohne die erforderlichen Erhaltungs- und Unterhaltmassnahmen ein erhebliches Sicherheitsrisiko. Tragplatte und Schienen stammen aus dem Jahr 1956 und sind somit 60 Jahre alt.

Sollten umfangreiche Erhaltungsmassnahmen ausbleiben, können sowohl die Grundanforderungen an die Sicherheit als auch an die Betriebsfähigkeit nicht mehr erfüllt werden. Bereits jetzt kommt es zu einem überdurchschnittlichen Aufwand an Unterhalt und Reparaturen.

Der Projektperimeter des Erneuerungsprojektes umfasst die Baslerstrasse in Allschwil von der Klarastrasse (westliche Projektgrenze) bis zur Kantonsgrenze BL/BS (östliche Projektgrenze). Die Haltestelle Allschwil Dorf sowie die 2010 erstellte Haltestelle Gartenstrasse und der Kreisel

Grabenring sind nicht Projektbestandteil. Es resultiert eine Projektlänge von rund 2.25 km. Auf einer Strecke von rund 1.3 km Doppelgleis müssen die Schienen in den nächsten Jahren ausgewechselt werden.



Abbildung 1: Projektperimeter der Kreditvorlage (Gleisersatz / Projektierungskredit)

Die Baslerstrasse in Allschwil ist Verbindungsachse von Basel ins südliche Elsass (Region Hégenheim) und nach Schönenbuch. Sie gehört zum kantonalen Strassennetz, wo sie als Hauptverkehrsstrasse klassiert ist. Sie dient dem Durchgangsverkehr, hat jedoch auch für den Binnenverkehr in der Gemeinde Allschwil eine zentrale Bedeutung, da sie in Allschwil die am besten ausgebaute Strasse in Ost-West-Richtung ist.

3.2. Heutige Situation

Entlang der Baslerstrasse ist das Wohnen die wichtigste Nutzung. Dazu befinden sich entlang der Baslerstrasse zahlreiche Geschäfte und Restaurants sowie Kirchen, eine Schule, die Post und die Gemeindeverwaltung.

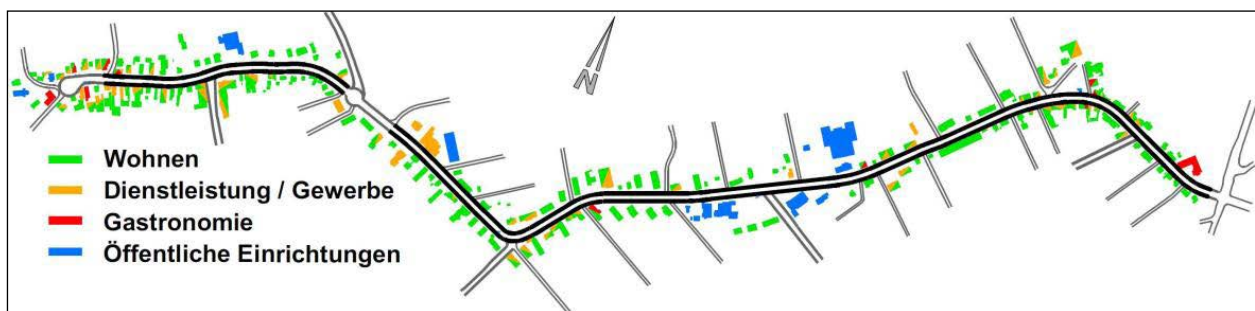


Abbildung 2: Nutzungen entlang der Baslerstrasse

Der Verkehr auf der Baslerstrasse und die damit verbundenen Anforderungen sind sehr vielseitig.

- Motorisierter Individualverkehr
 - Abschnitt Binningerstrasse - Parkallee: ca. 16'000 Fahrzeuge/Tag
 - Abschnitt Parkallee - Kantonsgrenze: ca. 8'000 Fahrzeuge/Tag
 - Ausbaugeschwindigkeit: 50 km/h
- Velo- und Fussverkehr:
 - Wohnen, Läden und öffentliche Einrichtungen entlang der Baslerstrasse: d.h. die Baslerstrasse ist eine wichtige Erschliessungsachse für den Velo- und Fussverkehr
 - Kantonale Radroute zwischen Klarastrasse und Steinbühlweg

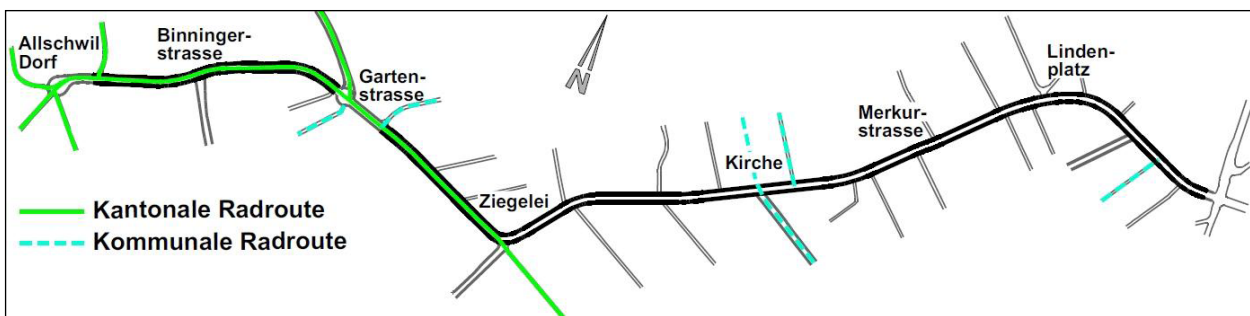


Abbildung 3: Radrouten

- Öffentlicher Verkehr: BVB Tramlinie 6
 - Wochentags täglich 134 Tramkurse pro Richtung
 - Von 6 Uhr bis 18 Uhr 7.5-Minuten-Takt, sonst mindestens 15-Minuten-Takt
- Öffentlicher Verkehr: Buslinien gemäss Bus-Angebot 2014:
 - Drei Buslinien der BVB, 15/30-Minuten-Takt
 - Eine Buslinie der BLT, 50/30-Minuten-Takt
 - Eine Buslinie der Distribus, 35-Minuten-Takt/Bedarfsangebot

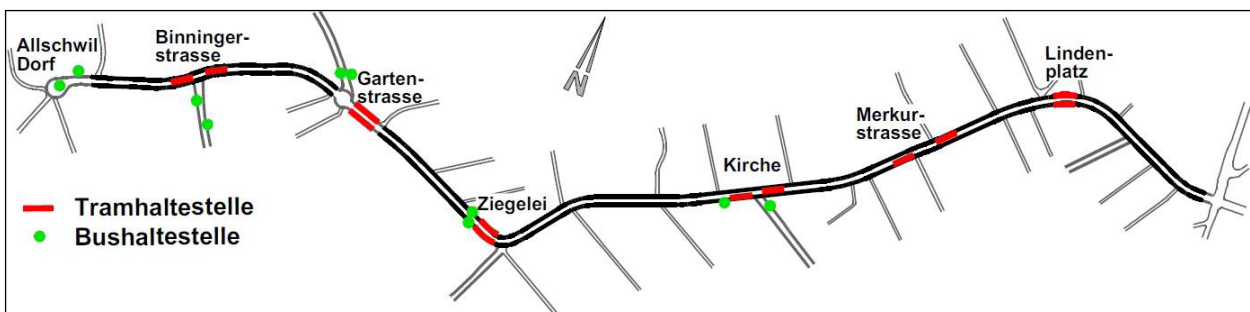


Abbildung 4: Bestehende Haltestellen des öffentlichen Verkehrs

Die Baslerstrasse weist zahlreiche Seitenstrassen mit verkehrlich wichtigen Knoten auf. Die verkehrlich wichtigsten sind:

- Knoten mit Kantonsstrassen:
 - Binningerstrasse (Stop)
 - Grabenring (Kreisel; erstellt 2010)
 - Fabrikstrasse (LSA)
- Knoten mit Gemeindestrassen
 - Parkallee (Stop)
 - Spitzwaldstrasse (Stop)

Die übrigen Seitenstrassen sind Erschliessungsstrassen der Quartiere. Diese sind als vortrittsbelastete Einlenker (Stop oder Kein Vortritt) ausgebildet. Es gibt keine bestehende Trottoirüberfahrten.

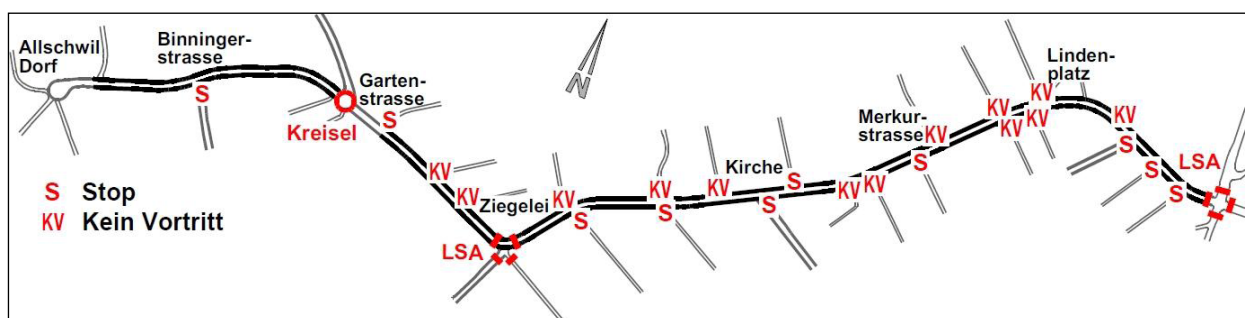


Abbildung 5: Bestehende Knotenformen

Zahlreiche Liegenschaften sind mit einer privaten Zufahrt von der Baslerstrasse aus erschlossen, eine Rückerschliessung ist nicht möglich. Diese erfolgen heute in der Regel durch abgesenkte Trottoirs.

3.3. Schwächen der heutigen Situation

Mangelnde Verkehrssicherheit

Die Fahrbahn weist eine Breite von rund 11.0 m auf, wobei sich die Tramgleise in der Regel beidseitig der Strassenachse in Mittellage befinden. In Abschnitten mit beidseitiger Parkierung ist die Fahrbahn auf 7.0 m eingeeengt. Dabei ergeben sich Konflikte zwischen den nahe an den parkierten Autos durchfahrenden Velofahrern und aussteigenden Autofahrern. Problematisch ist insbesondere auch, dass das Tram im erwähnten Bereich der Längsparkfelder die Velos nicht überholen kann. Oft schränken parkierte Fahrzeuge die Sicht für in die Baslerstrasse einbiegende Verkehrsteilnehmer deutlich ein. Die Normen werden in zwei Dritteln der Fälle nicht eingehalten.

Im Projektperimeter befinden sich rund 20 Fussgängerstreifen auf der Baslerstrasse. Davon sind fünf mit einer LSA gesichert. Von den restlichen 15 ungesicherten Fussgängerstreifen weist die Hälfte keine Fussgänger-Schutzinsel auf. Durch die grosse Strassenbreite sind die Querungslängen lang (meist ca. 11 m) und dadurch die Verweildauer der Fussgänger im

Strassenbereich hoch. Zudem versperren auch hier parkierte Autos dem rollenden Verkehr die notwendige Sicht auf den wartenden Fussgänger.

Alle Tramhaltestellen sind als Inselhaltestellen ausgebildet. Diese sind mit Ausnahme der Haltestellen Ziegelei und Gartenstrasse sehr schmal. Zudem gibt es keine Infrastruktur auf den Traminseln (Witterungsschutz, Billettautomat), was dazu führt, dass die Strasse „wild“ gequert wird, insbesondere bei Ein- und Ausfahrt des Trams in bzw. aus der Haltestelle. Die Haltekannten bestehen aus Granit-Randsteinen mit einer Höhe von meist ca. 12 cm über Schienenoberkante. Ein komfortabler bzw. niveaugleicher Einstieg ins Tram ist damit weder für Alt noch Jung möglich und der Ein- und Ausstieg z.B. für gehbehinderte Personen als auch Personen mit einem Kinderwagen oder schwerem Koffer mühselig.

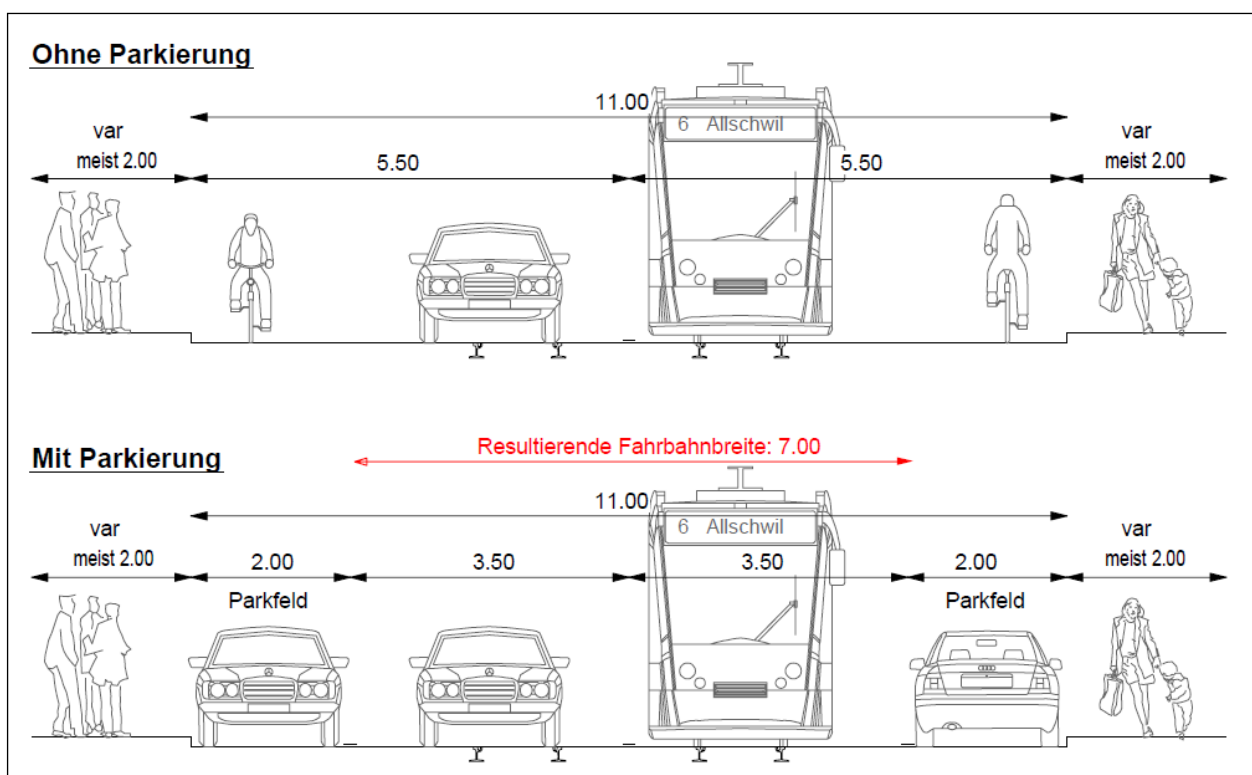


Abbildung 6: Bestehender Strassenquerschnitt

Die beidseitigen Trottoirs weisen meist eine Breite von rund 2,0 m auf. Dabei gibt es einige massgebliche Abweichungen, wobei streckenweise auch eine Breite von 1,50 m unterschritten wird.

Zusammengefasst ist insbesondere der breite Strassenquerschnitt mit Parkierung auf Strassenniveau die Ursache für die fehlenden Sichtweiten und die langen Fussgängerquerungen. Die viel zu schmalen Tramhaltestellen ohne Infrastruktur sind verantwortlich für wilde Fussgängerquerungen in den Haltestellenbereichen. Dies führt insgesamt zu deutlichen Defiziten in der Verkehrssicherheit.

Nichteinhaltung Behindertengleichstellungsgesetz

Alle Tramhaltestellen sind als Inselhaltestellen ausgebildet. Die Inseln sind teilweise sehr schmal und bieten oft keine Infrastruktur (Billettautomat, Wetterschutz). Das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) wird trotz Einsatz moderner Schienenfahrzeuge an den Tramhaltestellen nirgends eingehalten. Das horizontale und vertikale Spaltmass beim Einstieg ist zu gross, die Traminseln oft zu schmal, die Längs- und Quergefälle zu hoch. Zudem sind die Trottoirbereiche mit Fussgängerstreifen nicht oder nicht genügend abgesenkt, sodass die Strasse von mobilitätseingeschränkten Personen nicht gequert werden kann.

Stausituationen an Knoten

Während den Hauptverkehrszeiten entstehen im Bereich mit hoher Verkehrsbelastung – d.h. zwischen den Knoten Binningerstrasse und Fabrikstrasse – Rückstausituationen auf der Baslerstrasse, von denen auch das Tram betroffen ist.

- vor Kreisel Grabenring, Fahrtrichtung Basel
- Rückstau Individualverkehr in der Abendspitze, zeitweise Rückstau Tram möglich
- vor Kreisel Grabenring, Fahrtrichtung Allschwil Dorf
- Rückstau Individualverkehr in der Abendspitze, regelmässig Rückstau Tram
- vor Kreuzung Fabrikstrasse, Fahrtrichtung Basel
- Rückstau Individualverkehr in der Morgenspitze, zeitweise Rückstau Tram möglich
- vor Kreuzung Fabrikstrasse, Fahrtrichtung Allschwil Dorf
- Rückstau Individualverkehr in der Abendspitze, zeitweise Rückstau Tram möglich

An der Einmündung Binningerstrasse wird in der Morgen- und Abendspitze die Zufahrt von der Binningerstrasse in die Baslerstrasse gestaut, insbesondere die Abbiegebeziehung Richtung Allschwil Dorf ist überlastet.

Zusammengefasst weisen von den bestehenden Knoten der Knoten Binningerstrasse (Einmündung mit Stop) und der Knoten Fabrikstrasse (Kreuzung mit LSA) eine ungenügende Verkehrsqualität auf. Die Kreuzung Grabenring wurde 2010 zum Kreisel umgebaut und hätte seither eigentlich eine gute Verkehrsqualität. Da sich am Nachbarknoten Hegenheimermattweg in der Abendspitzenstunde sowohl auf der nordöstlichen (Hegenheimermattweg), als auch auf der südöstlichen Knotenzufahrt vom Kreisel Grabenring kommend regelmässig ein längerer Rückstau aufbaut, wird der Kreisel Grabenring eingestaut, sodass die Leistungsfähigkeit dieses Knotens beeinträchtigt wird. Abhilfe wird der Umbau der Kreuzung Hegenheimermattweg /Grabenring in einen Kreisel schaffen, ein Bauprojekt ist ausgearbeitet; die Projektauflage soll im Jahr 2016 stattfinden.

3.4. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Um die Jahrtausendwende haben die BVB dem Kanton Basel-Landschaft erstmals den Erneuerungsbedarf der strassenbahntechnischen Infrastrukturen in Allschwil zur Kenntnis gebracht. Basierend auf Vorstudien wurde damals vom Tiefbauamt ein Vorprojekt ausgearbeitet, das 2007 von Gemeinde und BVB genehmigt und zur Weiterbearbeitung empfohlen wurde.

Die anschliessende Projektierung des Bauprojekts wurde im Jahre 2009 gestoppt. Die BUD wollte, ausgelöst durch den Regierungsratsbeschluss im Rahmen des Projekts Reinach, Ortszentrum, Sicherheitsfragen rund um geplante Kaphaltestellen untersuchen lassen und liess sämtliche Strassenbahnprojekte mit Kaphaltestellen untersuchen. Einzig die Projektierung des Umbaus der Kreuzung Baslerstrasse/Grabenring in einen Kreisel inkl. Erneuerung der danebenliegenden Haltestelle Gartenstrasse wurde weitergetrieben und abgeschlossen.

Aufgrund des teilweise schlechten Gleiszustands beschloss der Landrat im Jahre 2009 eine Doppelstrategie. Einerseits genehmigte er einen Projektierungskredit (CHF 1.0 Mio.) für die Neu-/Weiterprojektierung des Vor- und Bauprojekts des ordentlichen Erneuerungs- und Umgestaltungsprojekts und einen Baukredit (CHF 6.55 Mio.) für den Bau des Kreisels Baslerstrasse/Grabenring inkl. Tramhaltestelle Gartenstrasse ([LRV 2009/211](#)). Andererseits sprach er CHF 3.5 Mio. für dringende Gleisinstandsetzungs- und Gleisersatzmassnahmen in den Jahren 2010-2013, um den weiteren Betrieb gewährleisten zu können ([LRV 2009/348](#)).

Für die gesamte Baslerstrasse existiert ein genehmigtes Erneuerungs- und Umgestaltungsprojekt der Phase Vorprojekt. Die öffentliche Mitwirkung zum Bauprojekt erfolgte im April 2013. Aufgrund der Eingaben im Rahmen der Mitwirkung wurde das Projekt moderat überarbeitet.

Nebst dem Gemeinderat hat sich auch der Einwohnerrat anlässlich seiner Sitzung vom 19. Februar 2014 mit 19 zu 9 Stimmen bei einer Enthaltung klar für das Erneuerungs- und Umgestaltungsprojekt ausgesprochen.

Nach Abschluss dieser Mitwirkung verstummte die Kritik nicht. Kritik erhielt das Projekt bezüglich der verminderten Parkplatzzahl (primär aufgrund der erforderlichen Sichtweiten) sowie aufgrund der vorgesehenen Ausbildung der Knoten Baslerstrasse/Binningerstrasse (Knoten mit LSA) und Baslerstrasse/Fabrikstrasse (Kreisel). In der Folge hat die BUD mit diversen Interessengruppen Gespräche geführt und sich im Juni 2014 für eine Teilaufgabe entschieden, um das Gesamtprojekt aufgrund der Dringlichkeit der Instandsetzung nicht zu gefährden:

- Der Abschnitt Kantonsgrenze – Maiengasse wurde vom 15.09.2014 bis 14.10.2014 aufgelegt. In der Folge gingen diverse Einsprachen ein; es konnten nicht alle gütlich bereinigt werden, so dass ein Regierungsratsbeschluss zu deren Abweisung notwendig war. Gegen den Beschluss gingen keine Beschwerden ein. Somit konnte dieser Abschnitt rechtskräftig erklärt werden.
- Der Abschnitt Maiengasse – Klarastrasse soll im Detail nochmals überprüft und allenfalls angepasst werden, insbesondere bezüglich der Knotenausbildungen und dem Erhalt der Parkplätze.

Bei der Erarbeitung des Investitionsprogrammes 2015 - 2024 musste der Regierungsrat zur Sicherung der Handlungsfähigkeit des Kantons das Investitionsvolumen von 2016 - 2018 deutlich reduzieren, da das Investitionsprogramm durch vertraglich gebundene Projekte im Bildungsbereich stark belastet ist.

Daher hat sich die Regierung für ein zweistufiges Vorgehen entschieden, wobei unverzüglich die schadhafte Gleisbereiche ersetzt werden sollen und parallel dazu einerseits der Abschnitt Kantonsgrenze – Maiengasse bis ca. 2018 zur Ausführungsreife gebracht wird und andererseits

der Abschnitt Maiengasse – Klarastrasse im Detail nochmals überprüft werden soll, sodass auch für diesen anschliessend die Projektauflage 2017 erfolgen kann.

Dieses Vorgehen wurde mit dem Investitionsprogramm 2016-25 bestätigt ([LRV 2015/347](#)); die eingestellten Finanzmittel für die Realisierung des Erneuerungs- und Umgestaltungskonzeptes ab 2018 müssen in einer der folgenden Überarbeitung des Investitionsprogrammes bereinigt werden.

Somit könnte, der Kreditbeschluss zur Realisierung vorausgesetzt, ab ca. 2018 das Erneuerungs- und Umgestaltungskonzept umgesetzt werden.

4. Das Gesamtprojekt

Aufgrund des Investitionsprogrammes IP 2016-25, des bis vor kurzem fehlendem Rechtskraftsbeschlusses und des ausstehenden Realisierungskredites für das Gesamtprojekt, wird für die vorgesehenen Instandsetzungsmassnahmen davon ausgegangen, dass spätestens 2021 mit der Umsetzung des Gesamtprojektes "Erneuerung und Umgestaltung der Baslerstrasse" begonnen wird. Aus diesem Grund beinhaltet diese Vorlage folgende Kreditanträge:

- Einen Realisierungskredit für die notwendigen Gleisinstandsetzungsmassnahmen, um bis 2021 einen sicheren Trambetrieb gewährleisten zu können über CHF 6.0 Mio.
- Einen Projektierungskredit für die Ausführungsprojektierung des Abschnitts Kantonsgrenze – Maiengasse über CHF 1.5 Mio.
- Einen Projektierungskredit für die Projektierung des Bauprojekts des Abschnitts Maiengasse – Klarastrasse über CHF 0.5 Mio.

Nur die Zusage zu allen drei Kreditvorlagen macht es möglich, zeitnah eine Landratsvorlage für einen Baukredit zum definitiven Erneuerungs- und Umgestaltungskonzept auszuarbeiten, sodass das Gesamtprojekt umgesetzt werden kann und bis dahin ein reibungsloser Trambetrieb aufrecht erhalten werden kann.

4.1. Zustandserfassung

Der Zustand der Tramgeleise wurde auf zwei verschiedene Arten erfasst. Einerseits gab es eine Beurteilung der Restrillentiefe, andererseits wurde eine visuelle Beurteilung anlässlich einer Begehung (28.04.2015) durchgeführt.

Eine Rille weist im Neuzustand eine Restrillentiefe von 25 mm auf. Im Laufe der Betriebszeit erfolgt eine Abnutzung des Gleises. Spätestens beim Erreichen einer Restrillentiefe von 1 mm muss das Gleis ersetzt werden.

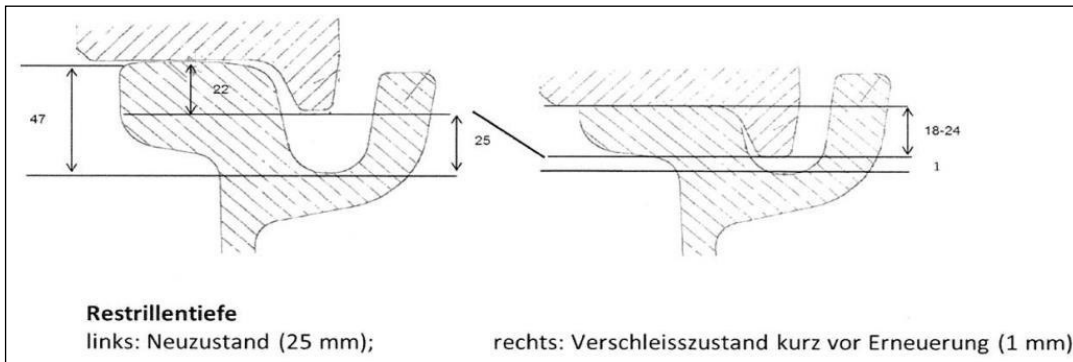


Abbildung 7: Definition der Restrillentiefe

Die Festlegung der minimalen Restrillentiefe ist abhängig von den Abmessungen des Spurkranzes der jeweils eingesetzten Fahrzeuge. Diese Beurteilungsmethode des Gleiszustandes wird in allen Verkehrsbetrieben der Schweiz angewendet.

Die Messung der Restrillentiefe auf den entsprechenden Abschnitten hat ergeben, dass die Tiefen teilweise unter dem Grenzwert liegen, d.h. dass die Schiene über Gebühr abgenutzt ist, resp. der Spurkranz auf der Schiene aufsetzt.

Die teilweise starke Abnutzung der Schienen konnte auch anlässlich der Begehung im April 2015 festgestellt werden. Dabei wurde folgendes Schadensbild auf den Abschnitten festgehalten, welche gemäss BVB einen schadhaften Zustand aufweisen:

- Starke vertikale Abnutzung der Schienen, minimale Rillentiefe
- Schienenbrüche
- Lokale Gleissenkungen
- Belagsschäden infolge Gleissenkungen
- Starke Riffelbildung



Abbildung 8: Typische Schadensbilder wie Belagsschäden infolge Gleissenkung, Schienenbruch, minimale Rillentiefe (Aufnahme links), starke Riffelbildung, minimale Rillentiefe (Aufnahme rechts)

4.2. Gleiszustand und Handlungsansatz

Die Gleisanlagen in der Baslerstrasse haben ihre Lebensdauer erreicht, resp. überschritten. Obwohl man in den letzten Jahren aufwendige Unterhaltsarbeiten ausführte, hat sich der Gleiszustand weiter verschlechtert. Aufgrund der beobachteten Schäden und der Zustandsbeurteilung bestehen folgende akute Risiken, sollten die geplanten Überbrückungsmassnahmen nicht wie terminiert realisiert werden können:

- **Entgleisungsgefahr**
Die Gefahr von Entgleisungen kann in Anbetracht der festgestellten Gleissenkungen sowie den abgefahrenen Schienen (Spurkranz läuft auf Rille) nicht ausgeschlossen werden.
- **Schienenbrüche**
Es ist eine starke Zunahme an Schienenbrüchen ersichtlich. Die Behebung der Schäden wird in Zukunft einen grösseren Aufwand erfordern, die einen Betriebsunterbruch der Anlage notwendig machen. Reparaturen (schweissen) an der bestehenden Gleisanlage provozieren durch die Hitzeeinwirkung weitere Schienenbrüche.
- **Verkehrssicherheit**
In Bereichen, in denen der Spurkranz auf der Rille läuft, ist die Reaktionsfähigkeit durch das verminderte Bremsverhalten des Trams eingeschränkt. Es besteht die Gefahr von Unfällen.

Die Lebensdauer der Anlage kann durch weitere Schweissarbeiten am Gleis nicht mehr wesentlich verlängert werden. Wie beschrieben, können weitere Schweissarbeiten eher zu einer Verschlechterung des Gesamtzustandes führen.

Aufgrund des abgefahrenen Schienenkopfs sind auch die Möglichkeiten zur schleiftechnischen Sanierung des Fahrkopfes ausgeschöpft.

Durch die aktuell bestehenden Schadensbilder, wie stark abgefahrne Gleise, ungenügende Restrilltiefen, eingefahrne und eingerissene Schienenstösse, Schienenbrüche, defekte Verankerungen, punktuell defekte Gleistragplatten und die damit einhergehenden Fahrbahneinsenkungen, wird der Gleiszustand über ca. 1.2 km Doppelgleis als alarmierend bewertet, für den Trambetrieb drohen Langsamfahrstellen (10 km/h) oder letztlich die Einstellung. Schon seit dem 29. Juni 2015 besteht auf dem ganzen Abschnitt zwischen Morgartenring und der Endhaltestelle Allschwil eine Langsamfahrstelle von 40 km/h. Der Betrieb kann einzig durch einen Gleisersatz inkl. Ersatz der Gleisklemmung sowie einer punktuellen Unterbausanierung weiterhin bis zum Baubeginn des Gesamtprojektes bzw. bis 2021 gewährleistet werden:

- **Oberbauersatz:** Bedingt durch Schienenbrüche und Überalterung des Oberbaues sind Oberbauersatzmassnahmen erforderlich. Diese Ersatzmassnahmen sind nach Dringlichkeit über die Jahre 2016 bis 2019 gegliedert. Die BVB hat die zwischen 2016 und 2019 erforderlichen Überbrückungsmassnahmen auf dem aktuellen Kenntnisstand geplant. Es kann jedoch aufgrund des kritischen Zustands der Anlagen (fehlende Einsehbarkeit) nicht ausgeschlossen werden, dass bis 2019 erneut unvorhergesehene Sofortmassnahmen erforderlich werden, um die Betriebssicherheit zu gewährleisten.

- Unterbausanierung: In einzelnen Streckenbereichen kommt es zu Absenkungen des gesamten Gleises. In diesen Fällen ist ein Unterbauersatz zwingend erforderlich. Der bestehende Unterbau stammt grösstenteils von 1956 und ist damit 60 Jahre alt.
- Ersatz der Gleisklemmung: Diverse Schäden am Strassenbelag und am Gleisoberbau wurden durch defekte Gleisklemmungen verursacht. In diesen Teilbereichen ist eine Auswechslung der Gleisklemmung notwendig.
- Notwendiger Belagsersatz durch Gleisbauarbeiten: Im Rahmen der Arbeiten Gleisersatz, Unterbausanierung und Ersatz Gleisklemmungen werden die Beläge im unmittelbaren Gleisbereich abgebrochen und durch neuen Belag ersetzt. In der Regel betrifft dies den Bereich zwischen den Schienen sowie 50 cm seitlich ab jeder Schiene.

Die erforderlichen Gleisbauarbeiten werden in einzelnen Etappen ausgeführt. Dabei werden am Tag der Belag und die Gleistragplatte abgebrochen und entsorgt. Die Schienen werden in der Nacht, während den Betriebspausen der BVB ersetzt. Der Bus- und Individualverkehr sowie der Langsamverkehr werden während der Erneuerungsmassnahmen der Gleise nur geringfügig eingeschränkt. Die Instandhaltungsarbeiten an den Gleisanlagen werden hinsichtlich der geplanten Umgestaltung der Baslerstrasse auf das Nötigste beschränkt, denn die Gleisanlagen müssen für das definitive Projekt wieder ersetzt werden. Auch wird daher nur in gewissen Abschnitten der Unterbau der Gleistragplatte ersetzt bzw. verstärkt.

Im Rahmen der Gleisbauarbeiten wird aus bautechnischen Gründen der Abbruch des Belages zwischen den Gleisen und 50 cm seitlich ab jeder Schiene erforderlich. In dieser Vorlage sind der Abbruch sowie die Entsorgung des Altbelages berücksichtigt. Im Rahmen des Projektes Kreisel Grabenring / Baslerstrasse wurden bereits Bohrkernentnahmen zur Bewertung des bestehenden Belages entnommen. Die Kosten für die Entsorgung des Belages im Rahmen der geplanten Massnahmen beruhen auf den Ergebnissen dieser Bohrkernentnahmen.

Basierend auf den Erkenntnissen eines Monitorings der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) wurde durch ein unabhängiges, ausserkantonales Büro eine Drittmeinung zum Gleiszustand und der veranschlagten Kosten eingeholt; diese Drittmeinung hat den schlechten Gleiszustand mehr als bestätigt.

Damit die Betriebssicherheit bis zur Gleissanierung aufrechterhalten werden kann, wurden und werden regelmässig Inspektionen durchgeführt, gegebenenfalls Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt und punktuell Notmassnahmen (Gleisersatz) eingeleitet.

Wie in Abbildung 9 ersichtlich, ist der Gleiszustand in folgenden Abschnitten alarmierend beziehungsweise schlecht. Daher sind dort rasch Sanierungsmassnahmen notwendig (von Kantonsgrenze nach Klarastrasse):

- Schützenstrasse – Lindenplatz (Gleiszustand: alarmierend)
- Jupiterstrasse – Bettenstrasse (Gleiszustand: alarmierend)
- Sommergasse – Baselmattweg (Gleiszustand: alarmierend)
- Baslerstrasse 46 – Klarastrasse (Gleiszustand: schlecht)

Regierungsratsbeschluss abgewiesen. Dagegen wurde keine Beschwerde erhoben, so dass für diesen Abschnitt ein rechtskräftiges Projekt vorliegt. In einem nächsten Schritt soll nun auf Grundlage dieses rechtskräftigen Projekts ein Ausführungsprojekt ausgearbeitet werden, so dass dieses im Jahre 2018 vorliegt. Damit könnte ab spätestens 2021 das Erneuerungs- und Umgestaltungskonzept realisiert werden, sofern dannzumal ein genehmigter Baukredit vorliegt.

Die Gesamterneuerung der Baslerstrasse war ursprünglich auf 2021 terminiert. Nachdem nun für einen ersten Abschnitt ein rechtskräftiges Projekt vorliegt, hat der Regierungsrat beschlossen, dass diese erste Etappe Morgartenring-Grabenring ab 2018 realisiert werden soll. Diese Bauarbeiten müssen noch mit der vorgesehenen Erneuerung des Hegenheimermattwegs durch die Gemeinde Allschwil koordiniert werden. Mit einem Baubeginn im 2018 ist es möglich, von den beantragten CHF 6.0 Mio. für die Instandsetzungsmassnahmen CHF 2.0 bis 3.0 Mio. einzusparen. Die notwendige Landratsvorlage für den Baukredit für die Gesamterneuerung der Baslerstrasse wird dem Landrat im 3. Quartal 2016 vorgelegt, so dass der Kreditbeschluss durch den Landrat bis Ende 2016 erfolgen kann.

Im Rahmen der Überarbeitung des Investitionsprogrammes wird im IP 2017-26 diese Gesamterneuerung gegenüber dem IP 2016-25 kostenneutral vorgezogen, die Investitionskosten ab 2018 werden bei anderen Projekten kompensiert.

In der Detailprüfung des **Abschnitts Maiengasse – Klarastrasse** werden vordringlich folgende Fragestellungen geprüft:

- **Optimierung der Anzahl der Parkplätze**
Aufgrund Überlegungen zur Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss wurde die resultierende Fahrbahnbreite von aktuell 11.0 m ohne Parkierung bzw. 7.0 m mit Parkierung auf 9.0 m verstetigt. Dies und die erforderlichen Sichtweiten bedingen eine Verringerung der Anzahl der Parkplätze. Die verringerte Parkplatzzahl wurde vor allem im Abschnitt Dorfplatz – Binningerstrasse kritisiert. In Abwägung von Verkehrsfluss, Verkehrssicherheit und Parkplatzzahl sollen weitere Konzepte zur Optimierung geprüft werden.
- **Ausbildung des Knotens Baslerstrasse/Binningerstrasse**
Um den Verkehrsfluss am heute überlasteten Knoten zu verbessern, war im Entwurf des Bauprojekts eine Knotenregelung mit einer Lichtsignalanlage vorgesehen, zusammen mit einem Umbau der Kreuzung. Dabei war als neues, leistungssteigerndes Element ein separater Linksabbiegestreifen ab Grabenring Richtung Binningerstrasse vorgesehen. Ein unumgänglicher Nebeneffekt der gesamthaften Leistungssteigerung ist jedoch ein zeitweiser Rückstau des Verkehrs von Allschwil Dorf Richtung Basel. In Abwägung von Verkehrsqualität und Rückstaulängen sollen weitere Konzepte zur Optimierung geprüft werden.
- **Ausbildung des Knotens Baslerstrasse/Fabrikstrasse**
Um den Verkehrsfluss am heute zeitweise überlasteten Knoten zu verbessern, war im Entwurf des Bauprojekts ein Umbau der bestehenden Kreuzung in einen Kreisel vorgesehen, dies fast ohne Landerwerb. Dabei hätte das Tram den Kreisel durchfahren, ähnlich dem Kreisel Grabenring. Die Verkehrsqualität würde dabei erhöht, gleichzeitig könnte das Tram am Knoten mittels einer Tramsicherungsanlage priorisiert werden. Gleichwohl kamen Bedenken bezüglich einer mangelnden Verkehrsqualität auf, somit

sollen verschiedene Knotenformen nochmals einander gegenübergestellt und neu abgewogen werden.

4.4. Alternativen

Bei den in dieser Vorlage beantragten Massnahmen handelt es sich nur um die notwendigen Instandsetzungsmassnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes. Diese Notmassnahmen ersetzen nicht das vorgenannte Gesamtprojekt zur Erneuerung und Umgestaltung der Baslerstrasse. Sollten für diese Notmassnahmen keine Mittel zur Verfügung stehen, würden die steigenden Sicherheitsrisiken den Betrieb, ab einem gewissen Zeitpunkt, nicht mehr zulassen. Ab ca. dem 2. Quartal 2016 würden Langsamfahrstellen notwendig, ab ca. dem 3. Quartal 2016 droht die Einstellung der Linie 6 zwischen der Stadtgrenze und der Wendeschlaufe Allschwil.

Langsamfahrstellen hätten negative Auswirkungen auf die Kunden und somit mittelfristig auch auf den Modal-Split. Zudem resultieren daraus Kostensteigerungen und Erlösausfälle:

- Verschlechterung der Umsteigeanschlüsse: Insbesondere der wichtige Anschluss der Linie 6 von und nach Schönenbuch würde gebrochen
- Nachfragerückgang: Ab einer Fahrzeitverlängerung von zwei Minuten pro Weg dürften erste Fahrgäste „abspringen“. Diese Einnahmeausfälle verschlechtern den Kostendeckungsgrad der Linie 6, was die Abgeltungsrechnung BVB-BLT zulasten des Kantons Basel-Landschaft verschlechtern würde.
- Betriebliche Mehrkosten: Ab circa 1.5 Minuten Fahrzeitverlängerung (pro Umlauf) braucht es im Spätverkehr einen Kurs mehr (ca. CHF 150'000/Jahr), ab vier Minuten auch tagsüber (ca. CHF 400'000/Jahr).

Wie erwähnt, droht aufgrund des schlechten Schienenzustands in Allschwil die Einstellung der Linie 6 zwischen der Stadtgrenze und der Wendeschlaufe Allschwil in der zweiten Jahreshälfte 2016 mit gravierenden Folgen für Nutzer und Finanzen:

- Fahrplan und Fahrplanstabilität: Die Fahrzeit von Basel nach Allschwil würde um mindestens 4 Minuten, in der Hauptverkehrszeit um 5 bis 6 Minuten verlängert werden. Die Busse dürften in Allschwil (Kreisel Grabenring) vermehrt im Stau stecken bleiben, was die Verspätungsanfälligkeit erhöht.
- Nachfragerückgang: In der Summe kann dies – wenn die Situation über ein Jahr oder länger andauert – zu einem Fahrgastverlust von bis zu 30% führen.
- Hohe betriebliche Mehrkosten: Durch den zusätzlichen Personalbedarf, die Vorhaltung zusätzlicher Busse und das unproduktive Stehenlassen (Remisierung) von vorübergehend nicht benötigten Tramfahrzeugen dürfte ein Trainersatz mit Bussen pro Jahr Mehrkosten von CHF 1.6 bis 2.1 Mio. verursachen. Dazu kommen die Einnahmeausfälle.
- Bauliche Massnahmen: Kosten in unbekannter Höhe entstünden für bauliche Massnahmen, um den provisorischen Busbetrieb wenigstens einigermaßen

kundenfreundlich abwickeln zu können (provisorische Haltestellen einrichten, Markierung, temporäre LSA etc.).

Es ist festzuhalten, dass die Gemeinde Allschwil, die als grösste Gemeinde des Kantons Basel-Landschaft über keinen Bahnhof verfügt, ganz besonders auf das Tram angewiesen ist. Eine über eine längere Zeit andauernde Verschlechterung oder gar Einstellung des Trambetriebes könnte als negatives Signal zuungunsten des öffentlichen Verkehrs interpretiert werden. Die Folgen wären ein sinkender Modal Split des ÖVs und noch mehr Stau.

Da für das Gesamterneuerungs- und Umgestaltungsprojekt nur teilweise ein genehmigtes Bauprojekt vorliegt und die erforderlichen Finanzen in den Jahren 2016 -2020 nicht zur Verfügung stehen (sind nicht im IP 2016-25 eingestellt), kann dieses Gesamtprojekt nicht so schnell (d.h. ab 2016) realisiert werden, dass alle dringenden Gleisinstandsetzungsmassnahmen obsolet werden.

5. Termine

Unter der Voraussetzung des rechtskräftigen Kreditbeschlusses ist folgender Terminplan der Instandsetzungsmassnahmen vorgesehen:

- 2016: Jupiterstrasse – Bettenstrasse und punktuelle Massnahme Baslerstrasse 180
- 2017: Sommergasse – Baselmattweg
- 2018: Schützenstrasse – Lindenplatz
- 2019: Baslerstrasse 46 – Klarastrasse

Sofern das Projekt der Gesamterneuerung ab 2018 umgesetzt werden kann, werden die Etappen ab 2018 hinfällig.

6. Kosten und Finanzierung

6.1. Realisierungskredit Gleisinstandsetzungsmassnahmen

Die Kosten wurden durch die BVB mit einer Kostengenauigkeit von +/- 20% ermittelt und vom Tiefbauamt und einer Drittfirma verifiziert. Die von den BVB abgeschätzten Kosten für die Tiefbauarbeiten wurden im Rahmen eines Benchmarks mit Einheitspreisen ähnlicher Projekte verglichen. Sie entsprechen denjenigen vergleichbarer Projekte.

Die gesamten Investitionskosten für die Instandhaltung der BVB-Linie 6 zwischen der Kantonsgrenze und der Klarastrasse in Allschwil für die Jahre 2016 bis 2020 belaufen sich auf rund CHF 6'000'000 inkl. MwSt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2014 bewilligt. Massgebend dafür ist der Baupreisindex Tiefbau Nordwestschweiz.

Diese Kosten gliedern sich in folgende Jahrestanchen:

- 2016: CHF 2'000'000 inkl. MwSt.
- 2017: CHF 1'500'000 inkl. MwSt.
- 2018: CHF 1'500'000 inkl. MwSt.
- 2019: CHF 1'000'000 inkl. MwSt.

Landerwerbskosten fallen für die geplanten Arbeiten nicht an.

Das Projekt mit Investitionskosten von **CHF 6'000'000 inkl. MwSt.** ist im aktuellen Investitionsprogramm 2016 - 2025 enthalten.

Kontierung		
IM-Position	Innenauftrag	Kostenart
23140.157	701148	50100030

Folgekosten

Zusammenfassung Folgekosten

in CHF

		1/2020	2021	2022	2023	2024
1	Zusätzliche Mitarbeiter	0	0	0	0	0
2	Nettoinvestitionen	6'000'000				
3	Betriebskosten	1	1	1	1	1
	Unterhaltskosten	0	0	0	0	0
	Abschreibungen	137'500	150'000	150'000	150'000	150'000
	Zinskosten	89'375	97'500	97'500	97'500	97'500
	Folgekosten	226'876	247'501	247'501	247'501	247'501
4	Folgebertrag	0	0	0	0	0
3 - 4	Folgekosten netto	226'876	247'501	247'501	247'501	247'501

Die Abschreibungsdauer der instandgesetzten Gleise erfolgt in dieser Vorlage ordentlich im Zeitraum von 40 Jahren. In der kommenden Kreditvorlage für die Gesamterneuerung werden diese Abschreibungen dann gemäss dem Baufortschritt der Gesamterneuerung auf null abgeschrieben.

6.2. Projektierungskredit Weiterbearbeitung der Gesamterneuerung

Kantonsstrasse - Maiengasse

Der Projektierungskredit für die Ausführungsprojektierung des Abschnitts Kantonsgrenze – Maiengasse beläuft sich auf CHF 1'500'000 inkl. MwSt.

Diese Kosten gliedern sich in folgende Jahrestanchen:

- 2016: CHF 500'000 inkl. MwSt.
- 2017: CHF 500'000 inkl. MwSt.
- 2018: CHF 500'000 inkl. MwSt.

Kontierung		
IM-Position	Innenauftrag	Kostenart
23140.157	700461	50100030

Maiengasse - Klarastrasse

Der Projektierungskredit für die Überarbeitung des Bauprojekts des Abschnitts Maiengasse - Klarastrasse beläuft sich auf CHF 500'000 inkl. MwSt.

Diese Kosten gliedern sich in folgende Jahrestanchen:

- 2016: CHF 250'000 inkl. MwSt.
- 2017: CHF 250'000 inkl. MwSt.

Kontierung		
IM-Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.157	701149	50100010

Für die Weiterprojektierung der Gesamterneuerung der Baslerstrasse wird beim Landrat einen Projektierungskredit von **CHF 2'000'000 inkl. MwSt.** beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis April 2015 bewilligt. Massgebend dafür ist der Baupreisindex Tiefbau Nordwestschweiz.

Die Investitionskosten sind im aktuellen Investitionsprogramm 2016 - 2025 enthalten.

Folgekosten

Zusammenfassung Folgekosten

in CHF

		1/2019	2020	2021	2022	2023
1	Zusätzliche Mitarbeiter	0	0	0	0	0
2	Nettoinvestitionen	2'000'000				
3	Betriebskosten	1	1	1	1	1
	Unterhaltskosten	0	0	0	0	0
	Abschreibungen	45'833	50'000	50'000	50'000	50'000
	Zinskosten	29'792	32'500	32'500	32'500	32'500
	Folgekosten	75'626	82'501	82'501	82'501	82'501
4	Folgertrag	0	0	0	0	0
3 - 4	Folgekosten netto	75'626	82'501	82'501	82'501	82'501

6.3. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Gemäss Staatsvertrag vom 26. Januar 1982 zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft betreffend Basler Verkehrs-Betriebe und BLT Baselland Transport AG gelangt für Investitionen im Bereich des öffentlichen Verkehrs das Territorialprinzip zur Anwendung (§9 des Staatsvertrages); d.h. die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft übernehmen die auf ihrem Gebiet anfallenden Investitionen für den öffentlichen Verkehr.

Eine Beteiligung des Bundes, gestützt auf Artikel 56 des Eisenbahngesetzes (EBG), ist bei diesem Projekt nicht möglich, da die Linie 6 nicht als Bahnlinie des Regionalverkehrs gilt.

6.4. Finanzrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 36 Abs. 1 lit. C des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

7. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Gemeinde Allschwil

Allgemeines

Wie wir Ihnen bereits in unserem Schreiben vom 13. Oktober 2014 mitgeteilt haben, ist für den Gemeinderat das geplante Vorgehen mit einem Gleisersatz bis 2019 und der anschliessenden Gesamterneuerung der Baslerstrasse nicht nachvollziehbar. Obwohl für den Abschnitt zwischen Maiengasse und Morgartenring ein genehmigtes und praktisch rechtskräftiges Projekt vorliegt, soll aus finanziellen Gründen die Ausführung um 5 Jahre bis nach 2021 verschoben werden. Um diese Zeit zu überbrücken, sollen Geleise im Umfang von CHF 6 Mio. saniert werden. Dies im Wissen, dass die neu verlegten Gleise und allfällige neue Fundamente mit der Gesamterneuerung wieder herausgerissen und entsorgt werden müssen.

In Abbildung 9 der Landratsvorlage ist klar ersichtlich, dass sich die Gleisabschnitte zwischen der Bettenstrasse bis zum Lindenplatz in einem alarmierenden Zustand befinden. Also genau in dem Abschnitt, wo ein praktisch rechtskräftiges Projekt vorliegt. Umso stossender ist somit, dass die Gesamtsanierung um ein paar Jahre hinausgezögert und für teures Geld Gleise ersetzt werden, die ohnehin bei der Gesamtsanierung wieder entfernt werden müssen.

Für den Gemeinderat ist dieser Umgang mit Steuergeldern - gerade in Zeiten von knappen finanziellen Mitteln - nicht nur fahrlässig, sondern schädigt auch nachhaltig das Vertrauen in das Handeln der öffentlichen Hand. Die daraus resultierenden Mehrkosten übersteigen die in den fünf Jahren eingesparten Kapitalfolgekosten (Abschreibungen und Kapitalzinsen) der Sanierung um ein Vielfaches. Dieses Vorgehen widerspricht allen betriebswirtschaftlichen Grundsätzen.

Zur Landratsvorlage im Detail

Auf Seite 9 der Landratsvorlage wird ab dem zweiten Abschnitt erwähnt, dass nach Abschluss der Mitwirkung die Kritik nicht verstummte und bei der BUD direkt interveniert wurde, sowie mit diversen Interessengruppen Gespräche geführt wurden. Wir vermissen an dieser Stelle den Hinweis, dass sich nicht nur der Gemeinderat sondern auch der Einwohnerrat an seiner Sitzung vom 19. Februar 2014 - also vor fast zwei Jahren - mit 19 zu 9 Stimmen bei einer Enthaltung klar für das Sanierungsprojekt ausgesprochen haben. Es ist für den Gemeinderat nicht verständlich, wie sich „einzelne Interessengruppen“ und letztlich auch die Regierung über Willensäusserungen von Gemeinderat und Parlament hinwegsetzen können.

://: Antrag: Der zweite Abschnitt auf Seite 9 der Landratsvorlage ist mit dem Hinweis zu ergänzen, dass das Sanierungsprojekt über die gesamte Länge der Baslerstrasse sowohl vom Gemeinderat als auch Einwohnerrat klar befürwortet wurde.

Der Antrag wurde umgesetzt und die Landratsvorlage dementsprechend ergänzt.

In Kapitel 4.2 werden die Schadenbilder sowie die notwendigen Gleisersatzmassnahmen umfassend erläutert. Was hingegen in der gesamten Landratsvorlage komplett fehlt, ist die Tatsache, dass mit der Umsetzung des eigentlich bereits vorliegenden Gesamtanierungsprojekts sämtliche ersetzten Gleise wieder herausgerissen werden müssen. Diese Information ist für den Landrat von entscheidender Bedeutung und darf ihm nicht vorenthalten werden.

://: Antrag: Kapitel 4.2 ist so zu ergänzen, dass darauf hingewiesen wird, dass im Rahmen der dringenden Instandsetzungsmassnahmen neue Gleise verlegt werden, die bei der Ausführung des Gesamterneuerungsprojekts aufgrund der neuen Gleislage wieder entfernt werden müssen.

Der Antrag wurde umgesetzt und die Landratsvorlage dementsprechend ergänzt.

Im letzten Abschnitt von Kapitel 4.4 auf Seite 16 ist erwähnt, dass für das Gesamterneuerungs- und Umgestaltungsprojekt kein genehmigtes Bauprojekt vorliegt. Da das Bauprojekt bereits vor der Planaufgabe vom Regierungsrat genehmigt wurde, ist hier vermutlich gemeint, dass noch kein rechtskräftiges Bauprojekt vorliegt. Allerdings ist der Grund dafür darin zu suchen, dass die Einsprachen nicht zügig behandelt und darüber nicht entschieden wurde. Hätte die Baudirektion unmittelbar nach dem Einwohnerratsbeschluss das Projekt aufgelegt und die Einsprachen umgehend behandelt, dann würde schon längst ein rechtskräftiges Projekt vorliegen und man hätte im 2015 wie ursprünglich geplant mit dem Bau beginnen können.

://: Antrag: Der letzte Abschnitt von Kapitel 4.4 ist so zu ändern, dass einzig und alleine der Sparentscheid der Gesamtregierung dazu geführt hat, dass im Jahr 2015 nicht mit dem Bau begonnen wurde.

Da im beschriebenen Abschnitt u.E. die Sachlage präzise dargelegt ist, wurde die Landratsvorlage diesbezüglich nicht ergänzt.

Auf Seite 18 sind in der Tabelle mit der Zusammenfassung der Folgekosten des .Gleisersatzes die Abschreibungen mit CHF 150'000 pro Jahr aufgeführt. Da die Gleise mit der Gesamtanierung wieder herausgerissen werden müssen, sind diese Abschreibungen buchhalterisch nicht korrekt wiedergegeben. Gemäss §15 Abs. 1 des Finanzhaushaltsgesetzes ist eine Entwertung der Aktiven des Verwaltungsvermögens durch Abschreibungen über die angenommene Nutzungsdauer zu berücksichtigen. Ausgehend von der Formulierung "angenommen" ist davon auszugehen, dass die Abschreibungen die betriebswirtschaftliche Nutzung abbilden sollen. Derselbe Grundgedanke ist auch in HRM II verankert. Im

Finanzhandbuch für die Baselbieter Einwohnergemeinden ist dieser Sachverhalt wie folgt beschrieben:

"Falls sich für einen Sachwert eine kürzere als die kategorisierte Nutzungsdauer ergibt, ist er zusätzlich zur planmässigen Abschreibung noch ausserplanmässig abzuschreiben. Die ausserplanmässigen Abschreibungen verteilen sich linear auf die verbleibende Restnutzungsdauer ab dem Zeitpunkt des Bekanntwerdens der verkürzten Nutzungsdauer. Ist bereits bei der Erstellung der Anlage klar, dass diese eine kürzere als die kategorisierte Nutzungsdauer aufweist, so ist die Nutzungsdauer sogleich zu verkürzen und so sind von Beginn an ausserplanmässige Abschreibungen zu tätigen."

In der Annahme, dass die Gesamtsanierung der Baslerstrasse im 2021 begonnen und in vier Jahresetappen abgeschlossen sein wird, sind die Investitionen für den anstehenden Gleisersatz bis spätestens 2024 in vollem Umfang abzuschreiben.

://: Antrag: Die Abschreibungen in der Tabelle mit den Folgekosten der Gleisersatzes sind so zu ändern, dass der gesamte Investitionsbetrag in der Höhe von CHF 6 Mio. bis im Jahre 2024 vollständig abgeschrieben ist.

Die Abschreibungsdauer der instandgesetzten Gleise erfolgt in dieser Vorlage ordentlich im Zeitraum von 40 Jahren. In der kommenden Kreditvorlage für die Gesamterneuerung werden diese Abschreibungen dann gemäss dem Baufortschritt der Gesamterneuerung auf null abgeschrieben.

Abschliessend möchte der Gemeinderat nochmals deutlich zum Ausdruck bringen, dass er für die Vorgehensweise der Regierung keinerlei Verständnis hat. Durch die Verzögerung des Erneuerungsprojekts werden bewusst Steuergelder vernichtet.

8. Antrag

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

Liestal, 15. März 2016

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Anton Lauber

Der Landschreiber:

Peter Vetter

Beilage

- ⌘ Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)
- ⌘ Uebersichtsplan

Landratsbeschluss

über die Bewilligung des Verpflichtungskredits für die Instandsetzung der Gleise in der Baslerstrasse in Allschwil 2016-2019 sowie den Projektierungskredit für die Weiterbearbeitung des Gesamterneuerungsprojekt

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://:
1. Der für die Instandsetzung der Gleise in der Baslerstrasse in der Gemeinde Allschwil erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 6'000'000 inkl. Mehrwertsteuer von zurzeit 8.0% wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2014 werden bewilligt.
 2. Der für die Weiterprojektierung der Gesamterneuerung der Baslerstrasse in Allschwil erforderliche Projektierungskredit von CHF 2'000'000 inkl. Mehrwertsteuer von zurzeit 8.0% wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis April 2015 werden bewilligt.
 3. Die Ziffern 1 und 2 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b, der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber:



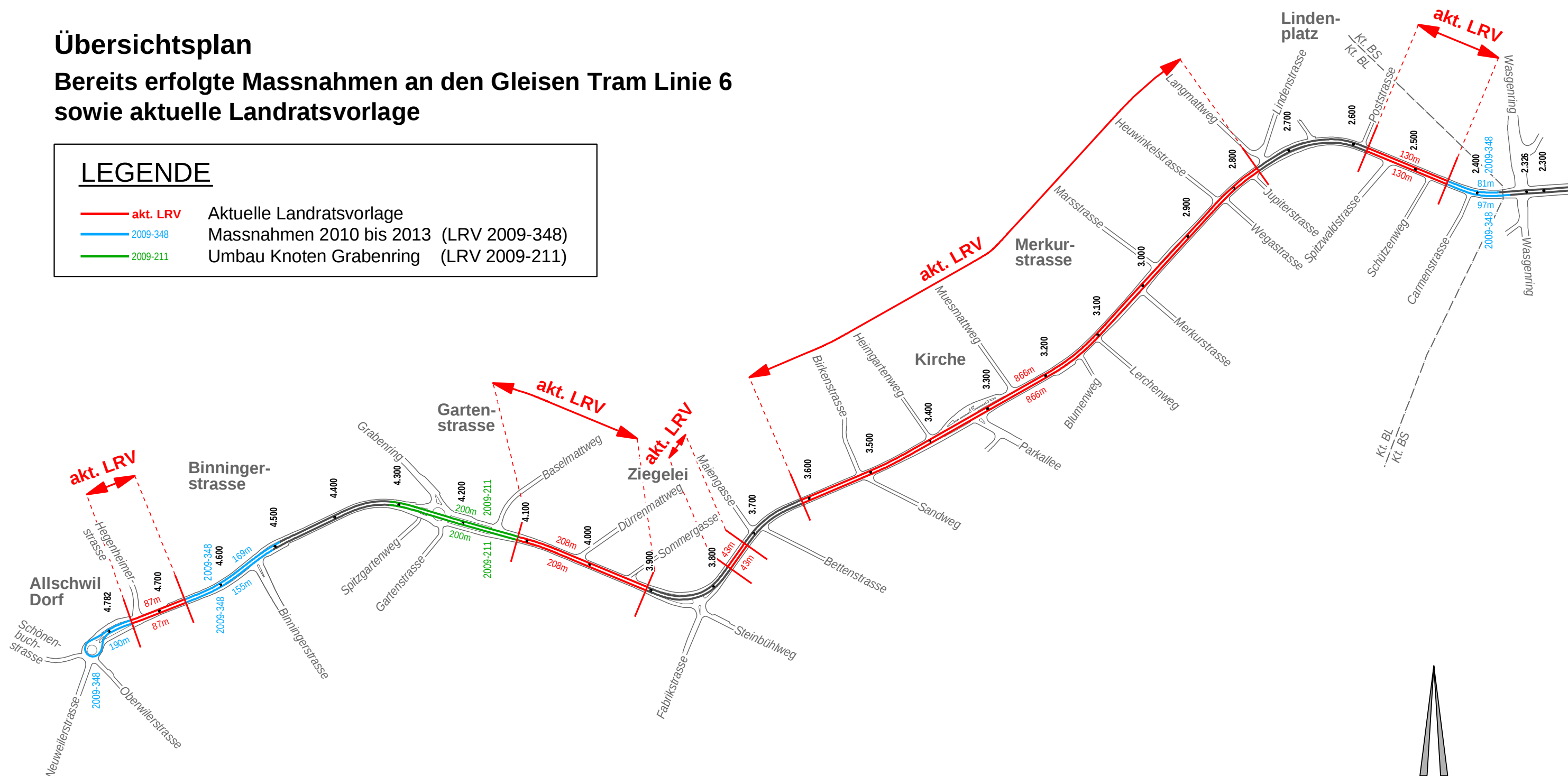
Allschwil, BVB-Linie 6: Instandsetzung Gleise Baslerstrasse

Übersichtsplan

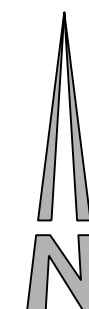
Bereits erfolgte Massnahmen an den Gleisen Tram Linie 6
sowie aktuelle Landratsvorlage

LEGENDE

- akt. LRV Aktuelle Landratsvorlage
- 2009-348 Massnahmen 2010 bis 2013 (LRV 2009-348)
- 2009-211 Umbau Knoten Grabenring (LRV 2009-211)



Gegenstand	Beschreibung	Gesamtlänge Gleis	
		[m]	%
Gesamtlänge Gleis	Kantonsgrenze BS/BL – Wendeschlaufe Allschwil Dorf – Kantonsgrenze BL/BS	4'978	100
Aktuelle Landratsvorlage	Gleisersatz inkl. Oberbau	2'668	53.6
LRV 2009-348	Gleisersatz, teilweise inkl. Oberbau	692	13.9
LRV 2009-211	Totalerneuerung Gleisober- und -unterbau, inkl. Haltestelle Gartenstrasse	400	8.0



1:6'000

gruner

wiu / 19.02.2016