

# Bericht des Regierungsrates an den Landrat

betreffend

**finanzielle Beteiligung des Kantons Basellandschaft  
und der Einwohnergemeinden Liestal, Frenkendorf,  
Füllinsdorf, Pratteln und Muttenz an den Baukosten  
der Strecke Pratteln-Liestal der Basellandschaftlichen  
Überlandbahn.**

(Vom 4. Februar 1930).

---

## I. Allgemeines.

1. Der Landrat befasste sich mit der Frage der finanziellen Beteiligung von Kanton und Gemeinden am Bau der Basellandschaftlichen Überlandbahn (B. Ü. B.) letztmals in seiner Sitzung vom 29. Dezember 1921. Damals hatte Ihre Behörde die Höhe der Aktienbeteiligung des Staates und der interessierten Gemeinden für den Bau der Strecke Muttenz-Pratteln festgesetzt.

Die Teilstrecke Muttenz-Pratteln wurde am 19. Oktober 1922 dem Betrieb übergeben. Die B. Ü. B. hat den beiden Gemeinden zweifelsohne einen neuen Aufschwung gegeben. In der Bevölkerung von Muttenz und Pratteln ist sicherlich niemand mehr, der die Überlandbahn missen möchte.

2. Der Ausbau Muttenz-Pratteln war als Teilstück der Strecke Basel-Liestal gedacht. Bevor der Verwaltungsrat der B. Ü. B. Vorbereitungen für die Fertigstellung der ganzen Linie bis Liestal traf, wollte er — wie dies vor Beginn des

Baues der Strecke Muttenz-Pratteln auch getan worden war — einige Jahre abwarten, um die neue Betriebsstrecke sich konsolidieren zu lassen.

Nachdem etwa 4 Jahre seit der Betriebseröffnung der Strecke Muttenz-Pratteln verflossen waren, begann der Verwaltungsrat der B. Ü. B. in Hinsicht auf die ihm vom Landrat und den interessierten Gemeinden vertraglich gesetzte, am 21. Februar 1930 ablaufende Baufrist mit den Vorbereitungen für den Bau der Strecke Pratteln-Liestal. Zunächst wurde die Verwaltung der Basler Strassenbahnen beauftragt, ein Projekt mit Plänen und Kostenvoranschlag aufzustellen. Nachdem diese vom Verwaltungsrat genehmigt worden waren, wurde die öffentliche Planaufgabe mit Eingabefrist bis 17. Oktober 1927 durchgeführt. Es gingen zahlreiche Eingaben der interessierten Landeigentümer ein, welche im Expropriationsverfahren zur Erledigung kommen werden, sobald die Finanzierungsfrage gelöst sein wird.

Zu erwähnen ist noch, dass der Verwaltungsrat der B. Ü. B. schon anlässlich des Landerwerbes für die Baustrecke Muttenz-Pratteln in vorsorglicher Weise das für die neue Baustrecke in Betracht fallende Land von der Endstation Pratteln bis zum Buholz bereits erworben hat, um zu verhindern, dass angesichts der regen Bautätigkeit in Pratteln die Strecke überbaut werden konnte. (s. Geschäftsbericht der B. Ü. B. 1928 Seite 18, unter „Aktiven“ den Posten „Unvollendete Bauobjekte“ Fr. 32,609.90). Mit Rücksicht auf die vertraglichen Abmachungen (s. II) durfte der Verwaltungsrat ohne Bedenken und Risiko diesen Landerwerb vollziehen.

3. Mit Schreiben vom 13. Januar 1928 hat uns die B. Ü. B. vom Stand der Vorbereitungen Kenntnis gegeben und uns gebeten, der Kanton Baselland (Kanton und Gemeinden) möchte sich mit 40% an den Baukosten der dritten Bauetappe beteiligen. Mit dieser Eingabe war die Mitteilung verbunden, dass unter gleichem Datum ein Gesuch

an den Regierungsrat von Basel-Stadt des Inhaltes ergangen sei, der Kanton Basel-Stadt möge sich mit einem Betrage von Fr. 600.000.— in Aktien beteiligen und die Verwaltung der Basler Strassenbahnen möge den Entwurf eines neuen Betriebsvertrages vorschlagen.

Im Ratschlag betreffend weitere Beteiligung des Kantons Basel-Stadt am Aktienkapital für die Überlandbahn Basel-Liestal, dritte Teilstrecke Pratteln-Liestal, und betreffend Übernahme des Betriebes der vollausgebauten Linie Basel-Liestal durch die Basler Strassenbahnen vom 28. Februar 1929 schlägt der Regierungsrat von Basel-Stadt dem Grossen Rat eine Beteiligung von 35% der damals auf Fr. 1,500,000.— veranschlagten Baukosten, im Maximum mit Fr. 525,000.— durch Zeichnung von Stamm- und Prioritätsaktien zu gleichen Teilen und Genehmigung des Pachtvertragsentwurfes vor.

Der Grosse Rat hat diesen Ratschlag noch nicht behandelt, weil er zuerst die Stellungnahme der basellandschaftlichen Behörden abwarten wollte.

Wir fügen den baselstädtischen Ratschlag unserm vorliegenden Bericht als Beilage 1 bei.

Die Generalversammlung der Aktionäre der B. Ü. B. vom 29. Mai 1929 hat den neuen Pachtvertragsentwurf bereits genehmigt.

4. Wir haben in der Folge die Frage der Weiterführung nach verschiedenen Richtungen hin abzuklären versucht und sind in der Lage, Ihnen nachfolgend über die Ergebnisse unserer Prüfung zu berichten. Unterdessen war auch der 8. Geschäftsbericht des Verwaltungsrates der B. Ü. B. für das Jahr 1928 erschienen, welcher sich auf Seite 3 ff. eingehend über die Weiterführung der Linie von Pratteln nach Liestal, insbesondere über folgende Fragen ausspricht:

- a) Rückblick. Konzession und Verpflichtung des Verwaltungsrates zur Vorbereitung alles dessen, was zur

Weiterführung der Linie von Pratteln nach Liestal erforderlich ist.

- b) Tracé.
- c) Finanzierungsfrage.
- d) Pachtvertrag und Rendite.
- e) Volkswirtschaftliche Bedeutung der Überlandbahn und deren Weiterführung von Pratteln nach Liestal.

Wir legen Ihnen den Geschäftsbericht 1928 als Beilage 2 bei. Derselbe bildet einen integrierenden Bestandteil unseres vorliegenden Berichtes. Dort Gesagtes möchten wir in unserer Vorlage hier nur wiederholen, wo wir es unbedingt als notwendig erachten.

## II. Rechtliches und wirtschaftliche Fragen.

1. Die Grundlage für die Beteiligung von Staat und Gemeinden am Bau der Überlandbahn bildet einmal das Gesetz betreffend finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908. Gemäss § 2 des cit. Gesetzes beträgt die Beteiligung des Staates 20% der Baukosten. § 3 schreibt vor, dass in allen Fällen, wo Staatsbeteiligung eintritt, auch die an dem betreffenden Unternehmen interessierten Einwohnergemeinden Aktien zu übernehmen haben. Der Landrat bestimmt in jedem einzelnen Falle durch besondern Beschluss die in Frage kommenden Gemeinden und setzt die Höhe ihrer Aktienbeteiligung fest und zwar bei Schmalspurbahnen auf zusammen 10-20% der Baukosten.

2. Im besondern kommt für die Beteiligungspflicht des Kantons und der Gemeinden der nachfolgende vor 10 Jahren abgeschlossene Vertrag in Betracht. Da derselbe Ihrer Behörde in allen Einzelheiten nicht mehr gegenwärtig sein dürfte, drucken wir ihn nachfolgend mit seinem ganzen Inhalt ab:

## Vertrag.

Zwischen

1. dem Kanton Basel-Landschaft,
2. den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal, und
3. dem Aktionskomitee für die elektrische Schmalspurbahn von Basel nach Liestal, handelnd im Namen einer unter der Firma „Basellandschaftliche Überlandbahn“ zu gründenden Aktiengesellschaft, im nachstehenden „Überlandbahngesellschaft“ genannt,

ist zum Zwecke der Gründung einer Aktiengesellschaft mit der Firma „Basellandschaftliche Überlandbahn“, die nach Massgabe der Konzession die elektrische Schmalspurbahn von Basel (Kantonsgrenze bei St. Jakob) nach Liestal, mit allfälliger Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt bauen und betreiben soll, folgendes vereinbart worden.

### Art. 1.

Der Kanton Basellandschaft überträgt die ihm von der Schweizerischen Bundesversammlung erteilte Konzession für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn von Basel (Kantonsgrenze bei St. Jakob) nach Liestal mit allfälliger Abzweigung von Muttenz nach Neuwelt d. d. 4. April 1914 mit Abänderung d. d. 22. Juni 1916, mit allen daraus hervorgehenden Rechten und Pflichten auf die Überlandbahngesellschaft und die Überlandbahngesellschaft übernimmt die Konzession und verpflichtet sich, die ihr durch die Bestimmungen der Konzession überbundenen Verpflichtungen in allen Teilen zu erfüllen und insbesondere die Sektion I der Bahn, d. h. die Teilstrecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis Muttenz, sobald als möglich zur Ausführung zu bringen.

### Art. 2.

Die Überlandbahngesellschaft verpflichtet sich dem Kanton Basellandschaft gegenüber, die Sektion II der Bahnlinie, d. h. die Teilstrecke Muttenz bis Liestal und allenfalls

Muttenz bis Neuwelt, spätestens nach Ablauf von 10 Jahren, vom Datum der konstituierenden Generalversammlung an gerechnet, zur Ausführung zu bringen.

Der Landrat des Kantons Basellandschaft ist berechtigt, die Ausführung der Sektion II der Bahn schon vor Ablauf der 10 Jahre zu verlangen, sofern die allgemeinen Verhältnisse es rechtfertigen und die Finanzierung der Fortführung der Bahn bis Liestal sich als möglich erweist.

Andererseits ist die Überlandbahngesellschaft berechtigt, die Verlängerung der zehnjährigen Frist zu verlangen, und der Regierungsrat wird dem Landrat beantragen, eine angemessene Fristverlängerung zu gewähren, sofern die allgemeinen Verhältnisse das Gesuch rechtfertigen oder die Finanzierung der Fortführung der Bahn bis Liestal sich als unmöglich erweist.

#### Art. 3.

Nach Einigung der kantonalen Behörden mit der Überlandbahngesellschaft über den Zeitpunkt der Inangriffnahme der Weiterführung der Bahn nach Liestal und allenfalls von Muttenz bis Neuwelt haben sich die Kantonsregierung und die Überlandbahngesellschaft im Sinne des vorletzten Absatzes des abgeänderten Art. 6 der Konzession mit dem Bundesrate zwecks Festsetzung der Fristen ins Einvernehmen zu setzen.

#### Art. 4.

Für den Fall, dass die in der Konzession oder vom Bundesrate festgesetzten Fristen aus irgend einem Grunde nicht eingehalten werden können, ist die Überlandbahngesellschaft verpflichtet, beim Bundesrate die erforderlichen Fristverlängerungen rechtzeitig nachzusuchen.

#### Art. 5.

Für den Fall, dass die Überlandbahngesellschaft den Betrieb der ganzen Bahn oder von Teilen derselben den Basler Strassenbahnen oder einer andern Gesellschaft über-

trägt, unterliegen die bezüglichen Verträge der Genehmigung des basellandschaftlichen Regierungsrates.

Art. 6.

Der Kanton Basellandschaft verpflichtet sich, sich nach Massgabe des basellandschaftlichen Gesetzes betreffend die finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908 an der Finanzierung der Überlandbahngesellschaft zu beteiligen.

Zum Zwecke des Baues und Betriebes der Teilstrecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis Muttenz verpflichten sich die Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal im Sinne von § 3 des vorgenannten Gesetzes, sich mit 20% der Baukosten am Aktienkapital der Überlandbahn zu beteiligen, und zwar wird von diesen 20% die Gemeinde Liestal Fr. 25,000.—, die Gemeinde Pratteln Fr. 20,000.— und die Gemeinde Muttenz den Rest übernehmen.

Wenn die Teilstrecke Muttenz bis Liestal und allenfalls Muttenz bis Neuwelt zur Ausführung gelangt, so wird alsdann der Landrat gemäss § 3 des vorgenannten Gesetzes durch besonderen Beschluss die Höhe der Beteiligung der in Frage kommenden Gemeinden an den von ihnen gemeinsam zu übernehmenden 20% der Gesamtbaukosten derganzten Strecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis Liestal und allenfalls Muttenz bis Neuwelt festsetzen, wobei die anlässlich des Baues der Teilstrecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis Muttenz von den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal bezahlten Beträge diesen Gemeinden in Anrechnung zu bringen sind.

Der Kanton und die Gemeinden werden durch die von der Regierung und den Gemeindebehörden bezeichneten Vertreter in der Generalversammlung der Überlandbahngesellschaft vertreten.

Die Überlandbahn verpflichtet sich, dem gesamten Personal die für solche Betriebe üblichen Lohn- und Arbeitsbedingungen zu gewähren.

Im übrigen bleiben die Bestimmungen des vorgenannten Gesetzes in allen Teilen vorbehalten.

#### Art. 7.

Der Kanton Basellandschaft verpflichtet sich, wenn nötig, die Zinsen der von der Überlandbahngesellschaft event. auszugebenden Obligationen, deren Gesamtbetrag gemäss § 6 des basellandschaftlichen Gesetzes betreffend finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908 einen Drittel des Anlagekapitals des Unternehmens nicht übersteigen darf, zu garantieren.

Falls der Kanton aus dieser Zinsengarantie in Anspruch genommen wird, so ist ihm die Hälfte der von ihm bezahlten Beträge von den an der Überlandbahngesellschaft beteiligten Gemeinden im Verhältnis ihrer Beteiligung am Aktienkapital zu vergüten.

#### Art. 8.

Solange nur die Teilstrecke Kantonsgrenze bei St. Jakob bis Muttenz gebaut und betrieben wird, soll der Verwaltungsrat der Überlandbahngesellschaft aus 9 Mitgliedern bestehen, von denen zwei vom Regierungsrate des Kantons Basellandschaft und je eines von den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Liestal, solange jede dieser Gemeinden Aktien im Betrage von wenigstens Fr. 20,000.— besitzt, gewählt werden. Die übrigen Mitglieder werden von der Generalversammlung gewählt.

Die von der Kantonsregierung und den Gemeinden gewählten Mitglieder brauchen nicht Aktionär der Gesellschaft zu sein und sind von der Verpflichtung zur Hinterlegung von Aktien befreit.

Wenn die Teilstrecke Muttenz bis Liestal und allenfalls Muttenz bis Neuwelt zur Ausführung gelangt, ist die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates auf 11 zu erhöhen.

**Art. 9.**

Die dem Kanton Basellandschaft aus der Erwerbung der Konzession, für Pläne, für Gutachten etc. und aus seinen sonstigen vorbereitenden Massnahmen erwachsenen Kosten sind ihm von der Überlandbahngesellschaft zu vergüten.

**Art. 10.**

Die Vertragsschliessenden erklären sich damit einverstanden, dass alle eventuell aus diesem Vertrage entstehenden Streitigkeiten, sofern der Streitgegenstand einen Hauptwert von mindestens Fr. 3,000.— hat (vgl. Bundesgesetz über die Organisation der Bundesrechtspflege Art. 52, Ziff. 1), durch das Schweizerische Bundesgericht als einzige Zivilgerichtsinstanz entschieden werden sollen.

Geschehen in Liestal, in fünffacher Ausfertigung, am 21. Februar 1920.

**Namens des Regierungsrates des Kantons Baselland,**

der Präsident:            der Landschreiber i. V.:  
sig. Dr. Grieder.            sig. Meng.

**Namens des Gemeinderats von Liestal,**  
der Gemeindeschreiber:    der Präsident:  
sig. Strübin.            sig. Stutz.

**Namens des Gemeinderats von Muttenz,**  
der Gemeindeschreiber:    der Präsident:  
sig. Meyer.            sig. J. Brüderlin.

**Namens des Gemeinderats von Pratteln,**  
der Gemeindeschreiber:    der Präsident:  
sig. Wüthrich.            sig. Dürr.

**Namens des Aktionskomitees,**  
der Sekretär:            der Präsident:  
sig. Wirth.            sig. Tanner.

Durch diesen Vertrag, den der Landrat in seiner Sitzung vom 31. März 1919 genehmigte, haben Kanton und Gemeinden die B. Ü. B. verpflichtet, die Bahn bis 21. Februar 1930 (Ablauf der 10 Jahre vom Datum der konstituierenden Versammlung vom 21. Februar 1920 an) zur Ausführung zu bringen. Die Bahngesellschaft hat ihre Vorbereitungen rechtzeitig getroffen. Verschiedene Verumständungen auf unserer Seite, wie Einholung eines Gutachtens usw., haben die Angelegenheit etwas herausgezogen. Der Sache als solcher ist damit kein Abbruch getan.

In rechtlicher Beziehung ist noch hervorzuheben, dass der Landrat hätte verlangen können, dass die Bahn schon vor Ablauf der 10 Jahre gebaut würde. Dazu lag kein Grund vor.

Andererseits ist die Überlandbahngesellschaft berechtigt, Verlängerung der 10jährigen Frist zu verlangen. Das tut sie nicht, sondern wünscht die Strecke Pratteln-Liestal zu bauen.

Im Vertrag ist nicht vorgesehen, dass auch der Kanton und die Gemeinden Fristverlängerung verlangen können.

Rein rechtlich gesprochen, könnte die B. Ü. B., welche wir zum Bau der Strecke Basel-Pratteln vertraglich verpflichtet hatten, auf dem Rechtswege die gesetzlichen Beiträge für die Linie Pratteln-Liestal verlangen.

3. Die B. Ü. B. ist mit uns der Meinung, sie würde auf der Fertigstellung der Linie Basel-Liestal nicht beharren, wenn die wirtschaftlichen Grundlagen, welche seinerzeit zum Vertragsabschluss geführt haben, nicht mehr vorhanden wären. Wir haben aus diesem Grunde Wert darauf gelegt, zu untersuchen, ob sich der Ausbau der Strecke Pratteln-Liestal auch heute noch aus wirtschaftlichen Gründen rechtfertige und haben zunächst von der B. Ü. B. einen Spezialbericht über die Frage der Wirtschaftlichkeit einverlangt, der uns am 7. Juni 1929 zugegangen ist. In diesem Bericht, der bei den Akten liegt und Ihnen zur Verfügung steht,

stellt die Bahngesellschaft die sehr erfreuliche Frequenz des Personenverkehrs auf der Linie Basel-Pratteln fest. Sie ist überzeugt, dass auch die Strecke Pratteln-Liestal einen befriedigenden Personenverkehr erhalten wird und weist auf die Vorteile hin, die dadurch entstehen, dass von Liestal weg mit dem Tram direkt in das Herz der Stadt Basel hineingefahren werden kann. Im fernern macht sie darauf aufmerksam, dass das Birseck und seine Nebenbahnen über Barfüsser- und Aeschenplatz in Basel direkt an die zwischen Basel und Liestal liegenden Gemeinden angeschlossen werden. Im weitern behandelt der genannte Bericht der Bahngesellschaft die Vorteile, welche die Weiterführung für verschiedene Erwerbsgruppen bringt; sie weist auf die bauliche Entwicklung hin, welche das angrenzende Land nehmen wird, ferner auf die Vorteile für die Arbeiter und Angestellten der Floretspinnerei Ringwald in Niederschönthal und die Besucher der Krankenanstalten in Liestal.

In seiner Eingabe kommt der Verwaltungsrat zu folgendem Schluss:

**„Die Wirtschaftlichkeit der Weiterführung der Linie von Pratteln nach Liestal ist unserer festen Überzeugung nach unbedingt zu bejahen. Die beiden Kantonshauptstädte Basel und Liestal sowie die übrigen an der Linie liegenden aufstrebenden Gemeinden Muttenz, Pratteln, Frenkendorf und Füllinsdorf werden durch die Ausführung des Projektes erhebliche Vorteile erzielen.“**

4. Mit dieser Ansichtsausserung der B. Ü. B., der wir uns zwar ohne weiteres anschliessen konnten, haben wir uns nicht begnügt, sondern wir hielten es für tunlich, noch durch einen ganz unabhängigen Fachmann verschiedene Fragen abzuklären. Für dieses Gutachten hat sich uns auf unsere Anfrage hin Herr Ingenieur K. Braun, Direktor der Emmenthalthalbahn und der Solothurn-Münsterbahn, in Burgdorf, zur Verfügung gestellt. Herr Braun, damals Abteilungschef der bernischen Eisenbahndirektion, hatte schon vor Beginn der

Bauarbeiten für die Strecke St. Jakob-MuttENZ ein Gutachten über verschiedene den Bau betreffende Fragen erstattet, kennt also einigermaßen die hierortigen Verhältnisse.

Das Gutachten Braun ist uns im November 1929 eingereicht worden. Wir legen dasselbe unserer Vorlage als Beilage 3 bei. Zur Frage der Wirtschaftlichkeit stellt Herr Braun mit Überzeugung fest, dass die Weiterführung der Überlandbahn von Pratteln nach Liestal vom Standpunkte der basellandschaftlichen Volkswirtschaft aus unbedenklich empfohlen werden dürfe.

Wir stellten das Gutachten Braun, auf das wir weiter unten noch zurückkommen werden, der B. Ü. B. zur Vernehmung zu. Sie antwortete uns in ihrem Schreiben vom 10. Januar 1930, es sei nunmehr für Staats- und Gemeindebehörden vom Gesichtspunkte der Wirtschaftlichkeit aus die Grundlage gegeben, dass sie mit ruhigem Gewissen die im Verträge vom 21. Februar 1920 eingegangene Verpflichtung zur Finanzierung der Linie bis Liestal ausführen dürften.

### III. Kostenvoranschlag und Finanzplan.

Der vor einigen Jahren von der Direktion der Basler Strassenbahnen als Projektverfasserin aufgestellte Kostenvoranschlag belief sich anfänglich auf rund Fr. 1,500,000.—. In der Folge haben sich einige Posten desselben, die nur schätzungsweise berechnet waren, erhöht, sodass der Voranschlag auf Fr. 1,624,990.— festgesetzt wurde. Der regierungsrätliche Experte kommt in seinem schon genannten Gutachten auf Fr. 1,710,000.—.

Über die Entwicklung des Kostenvoranschlages lassen wir eine von der Basler Strassenbahn einverlangte Aufstellung folgen, aus welcher Sie alle Einzelheiten ersuchen. Die Projektverfasserin glaubt, es würde voraussichtlich keine Überschreitung stattfinden, sofern nicht die Expropriation des Landes Überraschungen bringen würde.

## Vergleichende Zusammenstellung der Kosten.

Allgemeine Kosten.	Kosten-Voranschläge vom Jahre		
	1926	1929	1930
1. Bauleitung und Verwaltungskosten . . . . .	Fr. 25,000	Fr. 25,000	Fr. 35,000
2. Verzinsung des Baukapitals . . . . .	—	17,000	17,000
<b>Bahnbau.</b>			
3. Erwerb von Grund und Rechten . . . . .	203,500	210,000	251,000
4. Unterbau . . . . .	783,700	888,990	900,000
5. Oberbau . . . . .	315,000	330,000	330,000
6. Stromleitungsanlage . . . . .	144,000	140,000	155,000
7. Signale und Verschiedenes . . . . .	4,800	4,000	10,000
8. Hochbau . . . . .	25,000	10,000	12,000
Total Fr.	<u>1,501,000</u>	<u>1,624,990</u>	<u>1,710,000</u>

### Erläuterungen.

ad 1. und 2. Beim Kostenvoranschlag vom Jahre 1926 handelt es sich um einen generellen Kostenvoranschlag. Wenn die bezüglichen Posten seither erhöht werden mussten, so ist dies damit begründet, dass nachher erfolgte Detailstudien diese Erhöhung notwendig machten.

ad 3. Die Kostenerhöhung ist infolge der Verlängerung des eigenen Bahnkörpers in Füllinsdorf und Liestal auf die vermehrten Inkonvenienzentschädigungen und Obstbäumevergütungen zurückzuführen.

ad 4. Im Jahre 1926 konnten die Kunstbauten nur geschätzt werden, während 1929 und 1930 die errechneten Kosten auf Grund der gemachten Detailstudien vorliegen. Auch ist das Unvorhergesehene und Diverses in diesem Posten enthalten.

ad 5. Die Erhöhung ist begründet durch die Verwendung eines schwereren Schienenprofils, 30 kg / l. Meter statt 26 kg / l. Meter.

ad 6. Die Sicherungsmassnahmen der Telephonverwaltung und der Elektra Baselland für ihre Leitungen begründeten die Kostenerhöhung.

ad 7. Die neuen bundesgesetzlichen Vorschriften vom 7. Mai 1929 über Abschluss und Signalisierung der Niveaure Kreuzungen machen die Kostenerhöhung notwendig. Auch die Haltestellen sollen besser ausgebaut werden.

ad 8. Es sollen vier einfache, zweckentsprechende Wartehäuschen à Fr. 3,000.— erstellt werden.

Bemerken möchten wir noch, dass für die 6,287 km lange Strecke St. Jakob-Pratteln ein Betrag von rund Fr. 1,500,000.— an Baukosten aufgewendet werden mussten. Die zu bauende Strecke Pratteln-Liestal beträgt 6,022 km.

Gestützt auf den neuen Kostenvoranschlag von Fr. 1,700,000.— hat uns die B. Ü. B. folgenden Finanzierungsplan eingereicht:

Kanton Basellandschaft, 20 % der Baukosten . . . . .	Fr. 340,000.—
Gemeinden Muttenz, Pratteln, Frenkendorf, Füllinsdorf, Liestal, 15% der Baukosten „	255,000.—
Kanton Basel-Stadt . . . . .	„ 525,000.—
Privat-Aktienkapital . . . . .	„ 100,000.—
Bankdarlehen . . . . .	„ 480,000.—
	<hr/>
Total	<u>Fr. 1,700,000.—</u>

Hiezu ist zu bemerken, dass unser Kanton in vorsorglicher Weise jährliche Rückstellungen gemacht hat. Der betreffende Fonds für Weiterführung der Überlandbahn von

Pratteln nach Liestal weist per Ende 1929 einen Saldo von Fr. 347,003.75 auf.

Was die Gemeinden anbetrifft, hat die B. Ü. B. sich einverstanden erklärt, an Stelle der vertraglichen Verpflichtung von 20% nur eine Beteiligung von 15% zu verlangen; dies mit Rücksicht auf die sonstige starke Beanspruchung der Gemeinden.

Von Basel-Stadt unserm Nachbarkanton ist zu erwarten, dass er mithilft, das gemeinsam begonnene Werk zu beendigen.

Das Privataktienkapital von Fr. 100,000.— hofft die Gesellschaft, ohne besondere Schwierigkeiten aufzubringen.

Bezüglich der Fr. 480,000.— Bankdarlehen hat die B. Ü. B. die Zusicherung, dass dieser Betrag von einem Konsortium unter Führung der Basellandschaftlichen Kantonalbank zur Vsrfügung gestellt werden wird.

#### IV. Beteiligung des Kantons Basel-Landschaft.

Wir sind der Ansicht, Ihre Behörde sollte ohne Bedenken den Staatsbeitrag bewilligen. Die Hälfte der Beteiligung, also Fr. 170,000.—, würde in Prioritätsaktien, die andere Hälfte in Stammaktien gemäss gesetzlicher Vorschrift zugeteilt.

Was die Rendite anbetrifft, verweisen wir auf den baselstädtischen Ratschlag Seite 25, wo ausgeführt wird, es werde gestützt auf den von den Basler Strassenbahnen zu zahlenden Pachtzins ermöglicht werden, dass die Prioritätsaktien von Anfang an mit 4% verzinst werden können. Die Stammaktien bleiben vorläufig unverzinslich, weil der Pachtzins nicht ausreicht, um auch diese jetzt schon einer Dividende teilhaftig werden zu lassen. Hiezu ist aber zu bemerken, dass der Kanton und die Gemeinden in anderer Weise wie z. B. durch die Erhöhung des Katasterwertes des in der Nähe der Bahnlinie befindlichen Landes usw. finanzielle Vorteile erhalten.

## V. Beteiligung der Gemeinden.

1. Als interessierte Gemeinden kommen wie beim Bau der Teilstrecken Basel-Muttenz und Muttenz-Pratteln die Einwohnergemeinden von Muttenz, Pratteln, Frenkendorf, Füllinsdorf und Liestal in Betracht.

2. Gemäss § 3 des basellandschaftlichen Eisenbahngesetzes sind für die Höhe der Zuteilung in erster Linie massgebend die Einwohnerzahl und die Steuerkraft sowie das volkswirtschaftliche Interesse, das die einzelne Gemeinde an dem Zustandekommen der betreffenden Bahn hat.

Gestützt auf diese Bestimmung ist die Beteiligung der Gemeinden für die bestehende Strecke seinerzeit wie folgt festgesetzt worden:

Muttenz . . . . .	Fr. 143,000.—
Pratteln . . . . .	.. 125,000.—
Frenkendorf . . . . .	.. 10,000.—
Füllinsdorf . . . . .	.. 5,000.—
Liestal . . . . .	.. 50,000.—

Eine statistische Aufstellung über Bevölkerungszahl, Vermögen und Einkommen der betreffenden Gemeinden ergibt folgendes Bild:

Gemeinde	Einw.-Zahl	Vermögen	Einkommen	Sozial-	Einkommen
		Fr.	brutto	Abzüge	netto
		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Muttenz	4500	17,192,031.—	4,305,204.—	87,631.—	4,217,573.—
Froidorf	—	6,625,457.—	1,283,582.—	38,344.—	1,245,238.—
Pratteln	4850	50,529,014.—	7,794,605.—	145,947.—	7,648,658.—
Frenkendorf	1600	4,360,853.—	1,612,307.—	22,406.—	1,589,901.—
Füllinsdorf	1150	5,815,399.—	1,181,376.—	15,848.—	1,165,528.—
Liestal	6600	56,909,242.—	11,238,328.—	121,260.—	11,117,068.—
Total		<u>141,431,996.—</u>	<u>27,415,402.—</u>	<u>431,436.—</u>	<u>26,933,966.—</u>

3. Der Regierungsrat hatte in Verbindung mit dem Ausschuss des Verwaltungsrates der B. Ü. B. einen provisorischen

Kostenverteiler aufgestellt und zur Besprechung desselben Vertreter der Gemeinden und des Verwaltungsrates zu einer Konferenz auf den 24. Januar 1930 einberufen.

An derselben wurde zunächst das Gutachten Braun in Beratung gezogen. Aus der Diskussion ergab sich die Feststellung, dass die Schlussfolgerungen des Experten hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit von keiner Seite beanstandet worden sind.

Im weitem wurde der Kostenverteiler für die Gemeinden besprochen. Auf Grund der Ueberprüfung der in dieser Konferenz geäußerten Meinungen schlagen wir Ihnen nun folgende Verteilung vor:

Gemeinde	bisherige Beteiligung	neuer Zuschlag	Total
MuttENZ	143,000.—	10,000.—	153,000.—
Pratteln	125,000.—	40,000.—	165,000.—
Frenkendorf	10,000.—	25,000.—	35,000.—
Füllinsdorf	5,000.—	25,000.—	30,000.—
Liestal	50,000.—	155,000.—	205,000.—

Wir halten davon, diese Verteilung bilde einen gerechten Ausgleich der Interessen der verschiedenen am Unternehmen beteiligten Gemeinden.

## VI. Schlussbemerkungen und Anträge.

Wir hoffen, Ihnen mit unsern Ausführungen und dem in den 3 Beilagen Gesagten dargetan zu haben, dass sowohl rechtliche wie wirtschaftliche Gründe für die Weiterführung der B. Ü. B. von Pratteln nach Liestal sprechen. Der Ausbau der III. Teilstrecke ist eine jener wirtschaftlichen Fragen, welche von beiden Kantonen Stadt und Land gemeinsam gelöst werden müssen. Beide Kantone ziehen wirtschaftliche Vorteile daraus.

Der Verwaltungsrat der B. Ü. B. schreibt in seinem Geschäftsbericht pro 1928, er würde es begrüßen, wenn die Erledigung dieser Eisenbahnfrage sowohl im baselstädtischen Grossen Rat wie im basellandschaftlichen Landrat mit demjenigen wirtschaftlichen und idealen Weitblick in eine fernere Zukunft beider Kantone behandelt würde, die sie in Tat und Wahrheit verdiene.

Wir schliessen uns aus voller Überzeugung diesem Wunsche an und stellen Ihnen zum Schlusse folgende Anträge:

1. Der Kanton Baselland beteiligt sich gemäss § 2 des Gesetzes betreffend finanzielle Beteiligung von Kanton und Gemeinden beim Bau von Eisenbahnen vom 27. Juli 1908 an den zu Fr. 1,700,000.— veranschlagten Baukosten der Strecke Pratteln-Liestal der Basellandschaftlichen Ueberlandbahn mit 20% = Fr. 340,000.—. Dieser Betrag, der zur einen Hälfte in Prioritätsaktien, zur andern Hälfte in Stammaktien zu zeichnen ist, ist dem Separatfonds für die Weiterführung der Ueberlandbahn von Pratteln nach Liestal zu entnehmen.
2. Als interessierte Gemeinden im Sinne von § 3 des genannten Gesetzes werden die Einwohnergemeinden von Liestal, Frenkendorf, Füllinsdorf, Pratteln und Muttenz bezeichnet. Die Höhe ihrer Beteiligung entsprechend 15% der Baukosten wird auf Fr. 255,000.— festgesetzt. Diese Summe wird auf die einzelnen Gemeinden verteilt wie folgt:

Muttenz . . . . .	Fr. 10,000.—
Pratteln . . . . .	„ 40,000.—
Frenkendorf . . . . .	„ 25,000.—
Füllinsdorf . . . . .	„ 25,000.—
Liestal . . . . .	„ 155,000.—

12,400.  
12,600. h  
25,000

77,400.  
77,600. h

Diese Beträge sind zur einen Hälfte in Prioritätsaktien  
und zur andern Hälfte in Stammaktien zu zeichnen.

Liestal, den 4. Februar 1930.

Namens des Regierungsrates,

der Präsident:

**J. Mosimann.**

der Landschreiber:

**Haumüller.**

Beilagen:

1. Ratschlag des Regierungsrates von Baselstadt vom  
22. Februar 1929.
2. Geschäftsbericht der Überlandbahngesellschaft pro  
1928.
3. Gutachten von Ingenieur Braun vom November 1929.