



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **ÖV-Erschliessung im Raum Salina-Raurica – Liestal – Waldenburg
sowie Zukunft Waldenburgerbahn**

Datum: 15. Juni 2010

Nummer: 2010-237

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](#)



2010/237

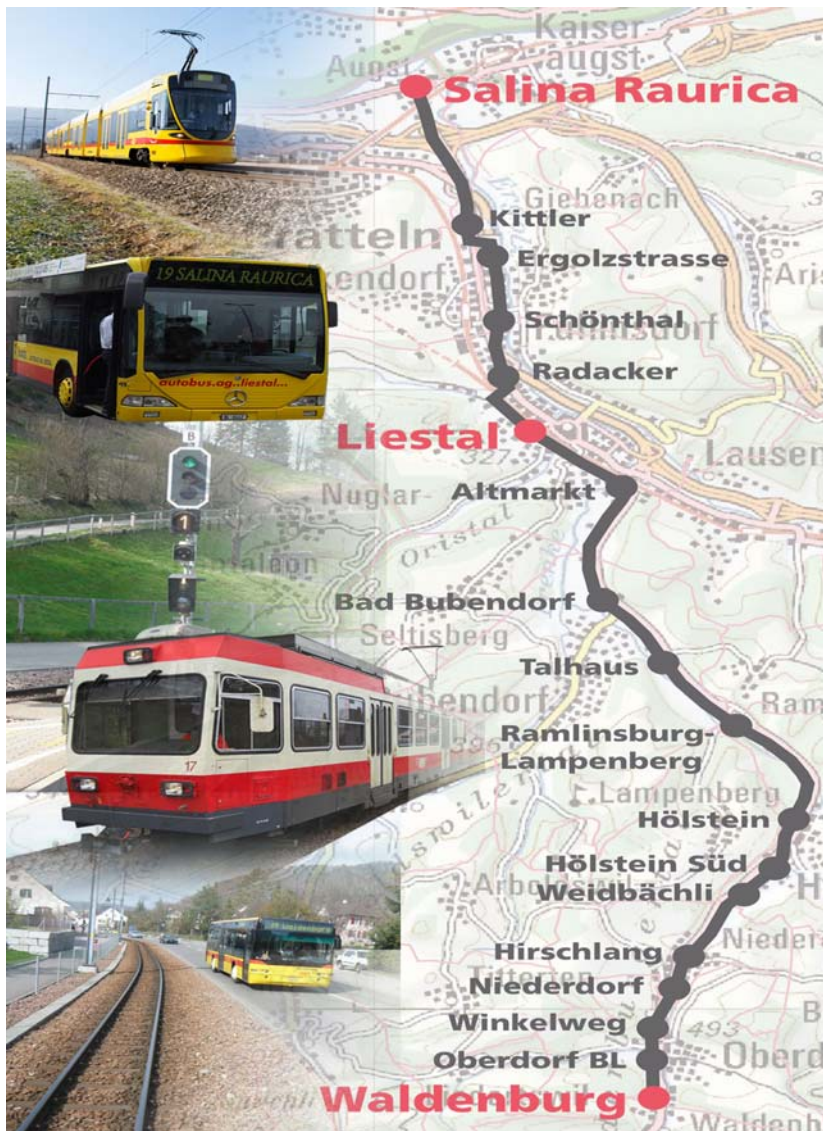
Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

ÖV-Erschliessung im Raum Salina-Raurica – Liestal – Waldenburg sowie Zukunft Waldenburgerbahn

vom 15. Juni 2010



1. Zusammenfassung

Im Landrat wurden politische Vorstösse eingereicht, die eine Prüfung der Verlängerung der Tramlinie vom Raum Pratteln Salina-Raurica nach Liestal und eine Verknüpfung der schienen- gebundenen Systeme zwischen Salina-Raurica und Liestal fordern. Auf der anderen Seite stehen bei der Waldenburgerbahn – sie stellt mit einer Spurweite von 750 mm hinsichtlich Infra- struktur und Rollmaterial schweizweit eine Ausnahme dar – in den nächsten Jahren umfangrei- che Investitionen in das Rollmaterial sowie Erhaltungs- und Anpassungsarbeiten bei der Infra- struktur an.

Die BUD hat diese Fragestellungen im Rahmen einer fundierten technischen Studie bearbeitet. Für einen Planungshorizont bis 2030 wurde untersucht, wie sinnvoll eine Verknüpfung der bei- den Räume Pratteln Salina-Raurica – Liestal und Liestal – Waldenburg mit einem durch- gehenden ÖV-Verkehrssystem ist und welches Verkehrssystem sich in den Abschnitten Pratteln Salina-Raurica – Liestal und Liestal – Waldenburg jeweils als das zweckmässigste erweist. Wei- ter wurden Entscheidungsgrundlagen für die weitere Entwicklung der Waldenburgerbahn erar- beitet.

Die Studie zeigt auf, dass aufgrund der prognostizierten Fahrgastnachfrage und aufgrund des Zustands der Anlagen für den Raum Liestal – Waldenburg die Waldenburgerbahn in ihrer heu- tigen Form das zweckmässigste Verkehrsmittel ist. Sowohl eine Umstellung auf Bus wie auch eine Umspurung auf 1000 mm stellen keine sinnvollen Lösungen dar.

Um für spätere Generationen eine Umspurung auf 1000 mm mit wenig Aufwand zu ermögli- chen, werden aber bei anstehenden Infrastrukturmassnahmen der Unterbau und die Kunstbau- ten bereits auf eine Spurweite von 1000 mm ausgelegt.

Zur Erfüllung der Anforderungen der Kunden und des Behindertengleichstellungsgesetzes soll hingegen das Rollmaterial der Waldenburgerbahn auf Basis der Spurweite 750 mm in den kommenden Jahren erneuert werden. Die Strategie der Erneuerung ist durch die Walden- burgerbahn vorzulegen. Dabei sind die im 6. Generellen Leistungsauftrag für den öffentlicher Verkehr für die Jahre 2010-2013 (6. GLA) beschlossenen Beträge für die Erneuerung mit ein- zubeziehen. Je nach dem kann auch ein Totalersatz die sinnvollste Lösung sein.

Für den Raum Salina-Raurica – Liestal stellt, aufgrund der prognostizierten Fahrgastnachfrage und der sehr hohen Kosten einer Neubaustrecke, eine Buslösung analog heute die verkehrs- wirtschaftlich zweckmässigste Lösung dar. Hier könnte mit Taktverdichtungen die Attraktivität kurzfristig erhöht werden.

Aufgrund der unterschiedlichen Zweckmässigkeiten der Verkehrssysteme pro Raum ist eine Verknüpfung der beiden Räume nicht sinnvoll.

1.1. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
1.1.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Ausgangslage	4
2.1.	Die Verkehrsräume	4
2.1.1.	Salina-Raurica	4
2.1.2.	Ergolztal	4
2.1.3.	Waldenburgerthal	5
2.2.	Die Verkehrssysteme	6
2.2.1.	Regio-S-Bahn	6
2.2.2.	Waldenburgerbahn	6
2.2.3.	Tramlinie 14	7
2.2.4.	Busnetz	8
2.3.	Die Politischen Vorstösse	9
2.3.1.	Postulat (2006-174) von Esther Maag: Verkehrsentlastung im Ergolztal	9
2.3.2.	Postulat (1999-255) von Max Ribi: Verlängerung der Tramlinie 14 von Pratteln nach Liestal	9
3.	Studie, Vorgehen	11
3.1.	Studie Tramverlängerung Salina Raurica	11
3.2.	Untersuchung Weiterentwicklung Waldenburgerbahn	11
4.	Ergebnisse der Studie	14
4.1.	Resultat aus Potenzial	14
4.1.1.	Raum Salina-Raurica - Liestal	14
4.1.2.	Raum Liestal-Waldenburg	14
4.1.3.	Verknüpfung der beiden Räume	15
4.1.4.	Fazit aus Potenzial	15
4.2.	Resultat aus Kosten (Investitions- und Betriebskosten)	16
4.3.	Resultat aus den restlichen Kriterien (Etappierbarkeit, Umwelt, Verkehrssicherheit)	16
4.4.	Gesamtergebnis	17
5.	Fazit	20
5.1.	Liestal - Waldenburg	20
5.2.	Salina-Raurica - Liestal	21
5.3.	Verknüpfung der beiden Räume	21
6.	Antrag	22

2. Ausgangslage

2.1. Die Verkehrsräume

2.1.1. Salina-Raurica

Starke Entwicklung

Mit Annahme des Spezial-Richtplans Salina-Raurica hat der Landrat einer nachhaltigen Raumentwicklung im Gebiet der Rheinebene in Pratteln und Augst zugestimmt. Mit diesem Beschluss wird unter dem Titel 'Salina-Raurica' bis 2030 Raum für zusätzliche Arbeitsplätze und Einwohner geschaffen.

Modal Split tief

Mit dieser Entwicklung einher geht eine erwartete Zunahme des Verkehrs in diesem Raum. Da bereits heute der Modal Split (Anteil öffentlicher Verkehr am Gesamtverkehr) in diesem Gebiet bescheiden ist, wurden mit dem Beschluss des Landrats zum Spezialrichtplan Salina-Raurica auch Massnahmen zur Erhöhung des ÖV-Anteils beschlossen.

Zusätzliche ÖV-Massnahmen

Per Dezember 2008 wurde die neue Regio-S-Bahn-Haltestelle Salina-Raurica in Betrieb genommen. Der Entwicklungsplan Salina-Raurica, welchen der Landrat mit der LRV zum Spezialrichtplan Salina-Raurica zur Kenntnis nahm, sieht zudem eine Verlängerung der Tramlinie 14 von Pratteln nach Salina-Raurica vor. Die Bau- und Umweltschutzdirektion ist mit der Planung und Projektierung dieser Verlängerung beauftragt. Der Zeitplan sieht eine Inbetriebsetzung der Tramverlängerung im Jahr 2019 vor.

2.1.2. Ergolztal

Starke Überbauung ohne klare Siedlungsstruktur

Das Ergolztal ist zwischen Frenkendorf / Füllinsdorf und Lausen flächig bebaut und weist keine klaren Siedlungsgrenzen auf. Der Talboden und die angrenzenden Talflanken sind dispers mit Gewerbe- und Wohnnutzungen bestückt. Zwischen Füllinsdorf und Salina-Raurica hingegen fungiert Landwirtschaftsland als Siedlungs-Trenngürtel.

Schwach strukturiertes ÖV-Netz

Verkehrlich ist das Ergolztal einerseits durch die Bahnlinie als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und die Rheinstrasse als Hauptachse des Individualverkehrs (IV) strukturiert. Diese Hauptachsen vermögen aber nur einen Teil des Talbodens zu erschliessen. Als Sekundärachse IV hat sich deshalb die Verbindung zwischen Liestal und Füllinsdorf entlang der Ergolz durch das Fraumattquartier etabliert. Wie auf der Hauptachse (Rheinstrasse) verkehrt auch auf der Sekundärachse eine Buslinie. Die Erschliessung der Talflanken und der beiden Dorfkerne von Frenkendorf und Füllinsdorf erfolgt für IV und ÖV ab diesen beiden Achsen.

Modal Split tief

Insgesamt weist das Ergolzthal aufgrund seiner Siedlungsstruktur ein ÖV-Netz mit einerseits komplexer Organisation und andererseits begrenzter Erschliessungswirkung auf. Negativ fällt die chronische Überlastung des Strassennetzes ins Gewicht, wodurch die Busse wenig zuverlässig verkehren und keine attraktive Alternative zum IV darstellen können. So ist nicht erstaunlich, dass das Ergolzthal im Raum Frenkendorf, Füllinsdorf, Liestal und Lausen trotz des mehrstufigen und dichten ÖV-Angebots mit Bahn und Bus einen tiefen Modal Split aufweist.

ÖV-Verbesserungen notwendig

Bestrebungen diesem Zustand durch einen Ausbau des ÖV's entgegenzuwirken, sind aufgrund der begrenzten Kapazitäten der Strassen und des Zentrums Liestal limitiert. Hier werden erst die Inbetriebnahme der H2 Liestal - Pratteln, die anstehenden Strassenraumanpassungen im Zusammenhang mit der Umfahrung Liestal sowie die Öffnung der Poststrasse für den Busbetrieb in Gegenrichtung merkliche Abhilfen leisten können.

2.1.3. Waldenburgertal

Siedlung entlang Waldenburgerbahn

Das Waldenburgertal hat sich weitgehend entlang der Talachse entwickelt. Dabei war die Inbetriebnahme der Waldenburgerbahn (WB) vor rund 130 Jahren ein entscheidender Motor zur Ansiedlung von Arbeitsstätten und zur Zunahme der Bevölkerung. Durch die WB als strukturgebenden Motor entwickelten sich die Dörfer denn auch entlang der Achse der WB, so dass diese heute eine grosse Erschliessungswirkung besitzt. Neben den traditionell in Terrassenlage gewachsenen Dörfern Ramlinsburg und Lampenberg sind einzig die seit Eintreten des Autobooms entstandenen Einfamilienhausquartiere in Hölstein und Oberdorf nicht ausreichend durch die WB erschlossen.

Modal Split erfreulich

Das Waldenburgertal weist durch die attraktive Bedienung durch die WB einen erfreulich hohen ÖV-Anteil auf. Der Grund liegt im komfortablen Anschluss der WB in Liestal an die Züge in Richtung Basel. Das Waldenburgertal ist denn auch von den Pendlerzahlen her gesehen vor allem in Richtung Basel ausgerichtet. Daneben bietet das Waldenburgertal dank der attraktiven Grunderschliessung durch die WB aber auch für Industrie- und Gewerbeunternehmen interessante Standorte.

Somit ist die WB ein wichtiger Faktor für die Standortattraktivität des Tals und kann als Lebensader mit grossem volkswirtschaftlichem Nutzen bezeichnet werden.

2.2. Die Verkehrssysteme

2.2.1. Regio-S-Bahn

Halbstundentakt an allen Stationen

Die Linie S3 der Regio-S-Bahn zwischen Basel und Olten verkehrt mit dem neuen Rollmaterial FLIRT und bedient alle Stationen des Ergolztals im Halbstundentakt. Ebenso verkehrt die Linie S1 zwischen Basel und Frick / Laufenburg mit FLIRT's und bedient alle Stationen im Fricktal - aber auch Salina-Raurica - im Halbstundentakt. Auf der Strecke Basel - Pratteln überlagern sich diese beiden Regio-S-Bahn-Linien zu einem Viertelstundentakt.

Bahnachse an Kapazitätsgrenze

Mit diesem Angebot bildet die Regio-S-Bahn das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs im Ergolztal und Fricktal. Aufgrund der Überlagerung von nationalem und internationalem Personen- und Güterverkehr in diesen beiden Korridoren besteht hingegen momentan für die Regio-S-Bahn keine Möglichkeit das Angebot weiter auszubauen. Ein Viertelstundentakt auf der S3 zwischen Basel und Liestal oder Gelterkinden, wie er aufgrund der heutigen Fahrgastnachfrage notwendig wäre, ist nur mit grossen Infrastrukturinvestitionen zwischen Basel und Liestal möglich. In Richtung Fricktal würde die Einführung eines Viertelstundentaktes die gleichen Infrastrukturausbauten zwischen Basel und Pratteln notwendig machen, sowie weitere punktuelle Massnahmen ab Pratteln bis Rheinfelden.

Angebotsausbau erst langfristig möglich

Insgesamt kann unter diesen Voraussetzungen kurz- und mittelfristig nicht von einem Ausbau des Regio-S-Bahn-Angebots zu einem Viertelstundentakt auf diesen beiden Linien ausgegangen werden. Hingegen kann mit dem Einsatz von dreiteiligen FLIRT-Kompositionen in Spitzenzeiten kurzfristig eine Kapazitätssteigerung ermöglicht werden. Ein Viertelstundentakt ist erst langfristig nach Umsetzung der Entflechtungsbauwerke zwischen Basel und Pratteln möglich. Diese Entflechtungs-Massnahmen wurden im kürzlich publizierten Entwurf des Bundes zum Paket Bahn 2030 aufgeführt, deren Realisierung ist aber als nicht gesichert zu betrachten.

2.2.2. Waldenburgerbahn

Technischer Spezialfall

Die WB ist eine Schmalspurbahn mit einer Spurweite von 750 mm und einer Stromspannung von 1500 Volt Gleichstrom. Sie verkehrt mit zweiteiligen Triebzügen, die entsprechend der Nachfrage zu einem drei- bis maximal fünfgliedrigen Triebwagenzug zusammengestellt werden können. Die WB stellt insbesondere aufgrund der Spurweite schweizweit ein Spezialfall dar. Die Norm-Spurweite für Schmalspurbahnen wie auch für Strassenbahnen und Trams beträgt 1000 mm. Die Wagenkasten weisen jedoch die Abmessungen von 'normalen' Schmalspurbahnen auf.

Potenzial

Die WB konnte in den letzten Jahren eine stetige Zunahme der Fahrgastzahlen verzeichnen. Besonders auffallend sind die ausgeprägten Fahrgastspitzen an Werktagen morgens und abends. Dies unterstreicht die hauptsächliche Funktion der WB als Pendlerbahn. Diese Nachfragespitzen führen in den Morgenstunden zu Kapazitätsengpässen, so dass spätestens ab Hölstein (in Richtung Liestal) Stehplätze beansprucht werden. Entgegen modernem Rollmaterial wie dem FLIRT bei der Regio-S-Bahn sind aber die Wagen der WB nicht für einen hohen Anteil Stehplätze dimensioniert, wodurch Pendler nur auf unkomfortable Weise befördert werden können.

Ein weiteres Merkmal der WB sind die grossen und unplanbaren Schwankungen der Fahrgastfrequenzen an Sonntagen und Feiertagen infolge des Ausflugverkehrs in die Region Wasserfallen und Hauenstein.

Infrastruktur und Rollmaterial

Die Infrastruktur der WB ist allgemein in gutem Zustand und wird gemäss den eisenbahnrechtlichen Vorgaben des Bundes instand gehalten. Punktuell stehen Infrastrukturanpassungen wie eine Streckenbegradigung, die Fahrdrachterneuerung und Haltestellenanpassungen an, die unter der Federführung des kantonalen Tiefbauamts bereits planerisch eingeleitet wurden. Weiter erfordert die Inkraftsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes grundlegende Anpassungen bei der Infrastruktur und beim Rollmaterial. Ebenso sind aufgrund der negativen Rückmeldungen aus der kürzlich durch den Kanton initiierten Kundenumfrage Modernisierungen beim Rollmaterial allgemein und bei der Fahrgasteinrichtung im Besonderen notwendig.

Insgesamt stehen also in den nächsten Jahren teure Anpassungen bei der Infrastruktur und beim Rollmaterial an, die mindestens für die nächsten 20 Jahre und darüber hinaus Bestand haben müssen. Insofern stellt sich die Frage, ob diese Massnahmen noch auf Basis des bestehenden Systems erfolgen sollen.

2.2.3. Tramlinie 14

Verlängerung in Planung

Die Tramlinie 14 verkehrt zwischen der Innenstadt Basel via St. Jakob und Muttenz nach Pratteln Dorf. Sie hat ihren Endpunkt bei der Tramschlaufe in Pratteln. Bestrebungen, die Tramlinie in Richtung Buholz weiterzuführen, wurden durch den Landrat abgelehnt (siehe Postulatstext Kapitel 2.3.2). Hingegen sieht der Entwicklungsplan Salina-Raurica eine Weiterführung der Linie 14 in Richtung Salina-Raurica vor (siehe Kap 2.1.1). Eine Weiterführung der Tramlinie via Gartenstrasse in Richtung Buholz ist deshalb in der nächsten Zeit keine Option mehr. Damit fehlt auch die Grundlage um später die Tramlinie ab Buholz bis nach Liestal verlängern zu können. Die Planungsarbeiten für eine Verlängerung der Tramlinie 14 in Richtung Salina Raurica sind aber voll im Gang. Nach momentanem Planungsstand ist eine Inbetriebnahme der Verlängerung bis 2020 vorgesehen.

2.2.4. Busnetz

Der Raum zwischen Pratteln Salina-Raurica, Liestal und Wasserfallen wird durch mehrere Buslinien bedient. Diese verfolgen unterschiedliche Erschliessungsfunktionen.

Reigoldswil - Liestal

Die **Linien 70 und 71** verkehren im Reigoldswilertal zwischen Reigoldswil - Ziefen (70) bzw. Arboldswil, Titterten (71) via Bubendorf nach Liestal. Das Verkehrsaufkommen zwischen Bubendorf und Liestal ist jeweils durch hohe Spitzen am Morgen, über Mittag und am Abend gekennzeichnet. Beim Bad Bubendorf überlagern sich die Buslinien mit der WB. Es finden dort jedoch keine nennenswerten Umsteigevorgänge zwischen diesen beiden Verkehrsmitteln statt. Insofern besteht bei diesem Knoten keine funktionale Abhängigkeit der beiden Systeme.

Liestal - Pratteln - Basel

Die **Linien 70 und 80** verkehren ab Liestal nach Basel Aeschenplatz. Während die Buslinie 70 via Rheinstrasse - Salina-Raurica / Augst - nach Schweizerhalle und weiter nach Birsfelden und Basel fährt, verkehrt die Buslinie 80 ab Bahnhof Liestal via Fraumattquartier nach Füllinsdorf, weiter auf der Rheinstrasse bis Verzweigung Hülften und via Bahnhof Pratteln nach Schweizerhalle und Basel. Die Buslinie 70 stellt also die Verbindung zwischen dem Ergolztal und dem Raum Salina-Raurica dar, während die Buslinie 80 parallel zur Regio-S-Bahn die Feinverteilung zwischen Liestal und Pratteln wahrnimmt.

Die Verbindung zwischen Liestal und Pratteln leidet heute aber unter der hohen Stauanfälligkeit der Rheinstrasse. Dadurch ergeben sich auch für die beiden Buslinien Unzuverlässigkeiten, was sich im Rückgang der Fahrgastzahlen über die letzten Jahre manifestiert. Eine Abhilfe ist hier erst mit der Inbetriebnahme der H2 zwischen Liestal und Pratteln und der dementsprechenden Verlagerung des IV zu erwarten.

Liestal und Umgebung

Zwischen Lausen, Liestal Frenkendorf und Füllinsdorf verkehrt der sogenannte Regionalbus. Dieser Bus besteht aus drei Teillinien, die in der Vergangenheit regen Anpassungen und Konzeptänderungen unterworfen waren. Mit dem aktuellen Fahrplan 2010 verkehrt die Linie 78 ab Lausen Stutz via Bahnhof Liestal zum Dorfzentrum Frenkendorf und weiter zum Friedhof, während die Linie 75 zwischen Bahnhof Frenkendorf-Füllinsdorf und Füllinsdorf selber verkehrt. Neben der Linie 78 wird Lausen ab Liestal durch die Linien 76 bedient. Zwischen Liestal und Füllinsdorf wird dieses Busnetzgefüge durch die Linie 80 im Fraumattquartier ergänzt. Der Raum zwischen Lausen, Liestal, Frenkendorf und Füllinsdorf stellt hinsichtlich der unterschiedlichen zeitlichen und örtlichen Begehren der einzelnen Gemeinden eine Situation dar, die nicht durch eine zentrale ÖV-Linie im Ergolztal kompensiert werden könnte.

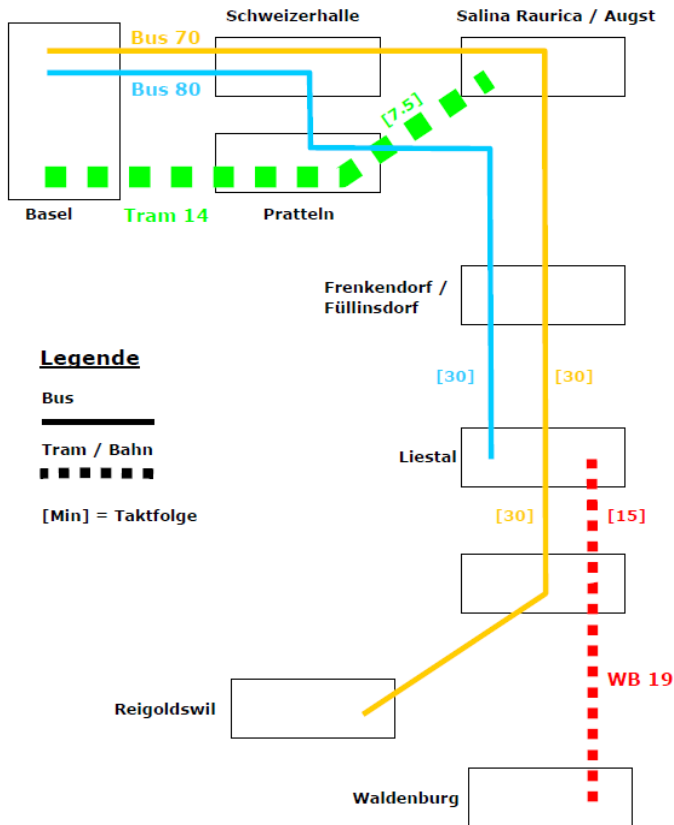


Abb. 1: Übersicht ÖV-Netz

2.3. Die Politischen Vorstösse

2.3.1. Postulat (2006-174) von Esther Maag: Verkehrsentlastung im Ergolztal

Am 22. Juni 2006 reichte Landrätin Esther Maag, Grüne, das Postulat betreffend "Verkehrs-entlastung im Ergolztal" mit folgendem Wortlaut ein:

Zur Verkehrsentlastung im Ergolztal möge der Regierungsrat nebst der Einführung des Regio-S-Bahn-Viertelstundentaktes prüfen und berichten, ob und wie eine Verlängerung - inklusive Erschliessung von Salina Raurica und/oder Grüssen - und „Kurzschliessung“ der 14-er Linie mit der Waldenburgerbahn möglich ist bei gleichzeitiger Übernahme der 14-er Linie durch die BLT.

Dieses Postulat zielt also gleichzeitig auf verschiedene verkehrliche und raumplanerische Aspekte zwischen Pratteln und Liestal ab.

2.3.2. Postulat (1999-255) von Max Ribi: Verlängerung der Tramlinie 14 von Pratteln nach Liestal

Weiter wurde am 25. November 1999 von Max Ribi, FDP-Fraktion, ein Postulat mit folgendem Wortlaut eingereicht:

Am 27. Dezember 1913 reichte der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft ein Konzessionsgesuch für eine elektrische Schmalspurbahn von der Kantonsgrenze bei St. Jakob nach

Liestal, allenfalls mit einer Zweigstrecke von Muttenz nach der Neuen Welt ein. Der Bundesrat beantragte am 27. März 1914 den eidgenössischen Räten die Erteilung dieser Konzession. Der geneigte Leser beachte bitte die Kürze der Fristen.

Am 22. Januar 1921 war die Eröffnung der Strecke St. Jakob-Muttenz, am 22. Oktober 1922 die Eröffnung der einspurigen Verlängerung nach Pratteln. Wegen des 1. Weltkrieges verzögerte sich der Bau.

Nach Elektrifizierung der SBB wurde die Fortsetzung nach Liestal als unnötig betrachtet. Die Generalversammlung der Basellandschaftlichen Überlandbahn vom 2. Juni 1937 beschloss mit allen Stimmen - bei nur einer Enthaltung - den Verzicht auf die Strecke Pratteln-Liestal.

Am 11. April 1991 hat der Baselbieter Landrat an einer denkwürdigen Sitzung auf eine Verlängerung der Linie 14 um ca. 600m bis zur Zweiengasse in der Gemeinde Pratteln mit 37:37 Stimmen und dem Stichentscheid des Präsidenten, Willi Bernegger, verzichtet. Wegen prominenten grünen Anwohnern stimmte die sich sonst so vehement für den öffentlichen Verkehr einsetzende grüne Fraktion mehrheitlich gegen den Ausbaukredit.

Der Regionalplan Siedlung ist in Vorbereitung bei der Bau- und Planungskommission. Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr ist bei der Siedlungsplanung ein wichtiges, mitzubehütendes Element. Stellt man sich die mögliche Siedlungsentwicklung durch die ständig wachsende Bevölkerung in den nächsten 50 Jahren vor, so macht eine Verlängerung der Tramlinie Pratteln-Liestal immer noch Sinn. Die SBB-Stammlinie Basel-Olten hat jetzt schon Mühe, zu gewissen Tageszeiten den Regionalverkehr zu schlucken. Nimmt der Transitverkehr zu, leidet der Regionalverkehr. Das wird in Zukunft so sein.

Die Tramlinie hätte als grossen Vorteil ein feineres Verteilnetz als die Bahn. Die Gemeinden Frenkendorf und Füllinsdorf kämen zu besseren Verbindungen. In Liestal bestünde Anschluss an die Waldenburgerbahn.

Geben wir doch der weitblickenden Idee von 1913 eine Renaissance. Die Voraussetzungen: In der Planung sind die nötigen Trasseeflächen vor Überbauung freizuhalten.

Antrag:

Der Regierungsrat wird gebeten, die Verlängerung der Tramlinie 14 von Pratteln nach Liestal unter Berücksichtigung der Überlegungen des Regierungsrates von 1913 und der zu erwartenden Siedlungsentwicklung in den nächsten 50 Jahren zu überprüfen. Dem Landrat ist Bericht und Antrag zu stellen.

Das Postulat verlangte also die Überprüfung der Anbindung Pratteln an Liestal mittels eines Trams via Buholz. Diese Beziehung zwischen Pratteln und Liestal wird heute durch die Buslinie 80 abgedeckt.

Aus diesen unterschiedlichen fachlichen und politischen Fragestellungen im Raum Salina-Raurica / Pratteln und bei der WB wurde durch die BUD beschlossen im Rahmen einer technischen Untersuchung die Möglichkeiten der verkehrlichen Verknüpfung der Räume Ergolzthal und Salina-Raurica und die weitere Entwicklung der WB gesamtheitlich zu prüfen und Entscheidungsgrundlagen für die politischen Behörden und die WB erarbeiten zu lassen.

Die vorliegende Landratsvorlage liefert das Resultat dieser Abklärungen und nimmt Bezug auf die beiden parlamentarischen Vorstösse.

3. Studie, Vorgehen

3.1. Studie Tramverlängerung Salina Raurica

In einer Studie im Zusammenhang mit der (bereits beschlossenen) Verlängerung der Tramlinie 14 nach Salina-Raurica wurden im Dezember 2007 die Möglichkeiten einer Weiterführung der Tramlinie über Salina-Raurica hinaus untersucht. Mit Hilfe des Gesamtverkehrsmodells Basel (GVM) wurde das Potenzial von Verlängerungen in Richtung Kaiseraugst und in Richtung Liestal quantifiziert.

Varianten

In ihrem Variantenfächer beinhaltet die Studie eine Variante mit einer Weiterführung der Tramlinie 14 ab Salina-Raurica nach Liestal, sowie eine Variante mit Aufspaltung der Tramlinien in Pratteln und hälftiger Weiterführung nach Salina-Raurica und nach Buholz - Liestal. Somit waren die Ideen der beiden Postulate berücksichtigt.

Resultate

Die Studie hat gezeigt, dass keine der beiden Varianten offensichtlich positiven Nutzen erzielt. Weder eine Verlängerung ab Salina-Raurica nach Liestal noch eine Aufspaltung ab Pratteln mit einer Führung via Buholz nach Liestal vermag derart viel Potenzial zu generieren, dass die hohen Investitionskosten zu rechtfertigen wären. Die Variante mit der besten (aber immer noch nicht positiven) Bilanz bildete eine Verlängerung der Tramlinie ab Salina-Raurica weiter in Richtung Kaiseraugst mit Endpunkt im Quartier Liebrüti. Dieser Ansatz wurde aber bisher nicht weiterverfolgt.

Fazit

Insofern gab diese Untersuchung Aufschluss, dass eine Führung der Tramlinie ab Pratteln nach Liestal via Buholz keine valable Option ist. Der Grund liegt neben den hohen Investitionskosten für den Neubau der Strecke auch in der Tatsache, dass mit einer solchen Linienführung parallel zur Regio-S-Bahn das Tram nur in bescheidenem Mass neue Potenziale generieren kann. Die grossen Potenziale zwischen Liestal, Frenkendorf/Füllinsdorf und Pratteln würden auch weiterhin durch die Regio-S-Bahn abgeschöpft.

3.2. Untersuchung Weiterentwicklung Waldenburgerbahn

Das Postulat Maag beinhaltet neben der Verlängerung der Tramlinie ab Salina-Raurica nach Liestal auch weitergehende Fragen, die mit der Studie 'Tramverlängerung Salina Raurica' nicht beantwortet werden konnten. So wurde der Viertelstundentakt der Regio-S-Bahn im Ergolzthal gefordert, aber auch eine 'Kurzschliessung' der Tramlinie mit der WB sowie die Übernahme durch die BLT.

Während das Kapitel 2.2.1 Aussagen zum Viertelstundentakt der Regio-S-Bahn macht, bedarf die geforderte 'Kurzschliessung' der Tramlinie mit der WB eine vertiefte Prüfung. Die dritte Frage nach der zuständigen Transportunternehmung ergibt sich erst, wenn sich eine Verknüpfung der beiden Räume als zweckmässig erweist.

Variantenbildung

Um die Frage nach der Sinnhaftigkeit einer Verknüpfung komplett beantworten zu können, wurden neben der heutigen Situation vier Varianten gebildet, die sich pro Raum nach Verkehrsmittel (Bus oder Bahn/Tram) und entsprechender Verknüpfungsform unterscheiden:

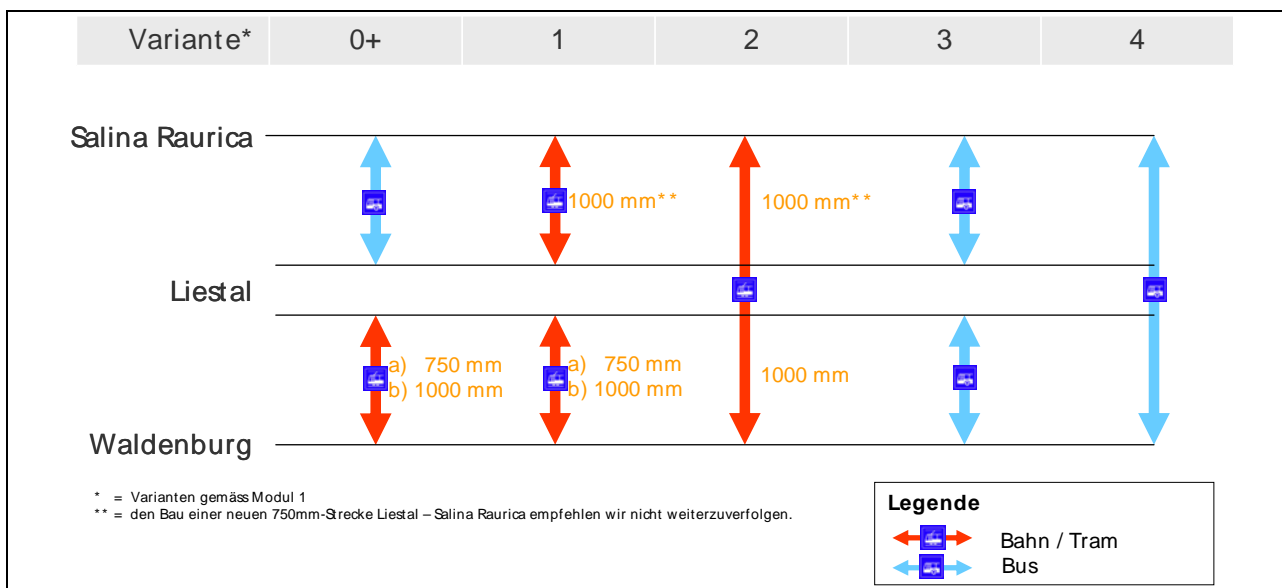


Abb. 2: Schematische Übersicht der betrachteten Varianten

Variante 0 zeigt die heutige Situation mit der WB zwischen Waldenburg und Liestal und der Buslinie 70 zwischen Liestal und Salina-Raurica. Als Referenzfall wurde eine Variante 0+ mit einem 15 Min-Takt der Linie 70 zwischen Liestal und Salina Raurica geschaffen.

Die Varianten 1 und 2 beinhalten die Verknüpfung der beiden Räume mit einer Bahn, wobei Variante 1 gemäss Postulat Maag die Verlängerung der Tramlinie ab Salina-Raurica nach Liestal, und Variante 2 die Verlängerung der WB ab Liestal nach Salina-Raurica darstellte. Bei der Variante 1 erfolgt in Liestal und bei der Variante 2 in Salina-Raurica ein Umsteigen von der WB auf das Tram.

Varianten 3 und 4 operieren mit einer Buslösung zwischen Waldenburg und Liestal, die im Fall der Variante 3 in Liestal enden und im Fall der Variante 4 bis Salina-Raurica weitergezogen würde.

Bei allen Varianten wurde die heutige Buslinie 70 entsprechend angepasst oder weggelassen, so dass das zugrundeliegende Angebot zwischen Liestal und Salina-Raurica bezüglich Anzahl Verbindungen pro Stunde immer konstant blieb. Ebenfalls wurden die übrigen heutigen Buslinien in Richtung Pratteln (Bus 80) und im Raum Liestal (Regionalbus) aufgrund ihrer Notwendigkeit (vgl. Kap 2.2) unverändert gelassen.

Nachfrageprognose und Potenzialermittlung

Für jede Variante wurde mit dem Gesamtverkehrsmodell Basel die Nachfrage heute (2008) und im Jahr 2030 berechnet. Zur Plausibilisierung dieser Zahlen wurden die realen Fahrgastzahlen von 2008 herbeigezogen und die Prognose des Gesamtverkehrsmodells damit abgeglichen.

In diesem Zusammenhang wurden dann pro Variante auch das Potenzial einer Verknüpfung der beiden Räume und der Weiterführung in Liestal oder in Salina-Raurica quantifiziert. Durch diese Angaben konnten Aussagen gemacht werden, ob eine Verknüpfung der beiden Räume grundsätzlich sinnvoll ist und wie stark sich die Nachfrage erhöht, wenn ein Umsteigevorgang vermieden werden kann.

Bewertung mittels Vergleichswertanalyse

Neben diesen nachfragebezogenen Quantifizierungen wurden die fünf Varianten gesamtheitlich bezüglich anderer betriebs- und volkswirtschaftlicher Kriterien bewertet.

Der Kriterienkatalog lehnte sich dabei an den Indikatorenkatalog des Bundes für die Bewertung von Bahninfrastrukturprojekten (NIBA) an.

Kriterienkatalog

Als Kriterien wurden verwendet:

- Veränderung der Verkehrsnachfrage.
→ Die Resultate erfolgen direkt aus der Potenzialermittlung.
- Kosten Verkehrsunternehmung.
→ Entspricht den Betriebskosten mit Personalaufwand und der Abschreibung Rollmaterial.
- Kosten Infrastruktur.
→ Entspricht den Annuitäten der Investitionen sowie dem Unterhalt der Anlagen.
- Etappierbarkeit.
→ Eine Stückelung der Investitionskosten ist für politische Entscheide nicht unerheblich.
- Auswirkungen auf Umwelt.
→ Beinhaltet die Auswirkungen von Lärm und CO₂-Emissionen.
- Steigerung der Verkehrssicherheit.
→ Beinhaltet die Fahrgastsicherheit aber auch die Sicherheit Dritter bei Bahnübergängen.

Diese Kriterien wurden jeweils nach standardisierten Ansätzen monetarisiert und in eine Bewertungsskala von -5 bis +5 gebracht. Diese Kriterien wurden dann nebeneinander bewertet.

4. Ergebnisse der Studie

4.1. Resultat aus Potenzial

4.1.1. Raum Salina-Raurica - Liestal

Das Potenzial blieb auf der gesamten Strecke tief, auch bei einem zugrunde gelegten Vollausbau des Raums Salina-Raurica.

Die Weiterführung einer Tramlinie ab Salina-Raurica in Richtung Liestal (Variante 1) ergab zwischen Salina-Raurica und Frenkendorf/Füllinsdorf eine bescheidene Nachfrage (1'800 Fahrgäste/Tag)

Die Weiterführung der WB ab Liestal in Richtung Salina-Raurica (Variante 2) zeigte auf dem Abschnitt ab Liestal Bahnhof bis zum Raum Schönthal ein Potenzial in der Grössenordnung der heutigen WB zwischen Altmarkt und Liestal (5'000 Fahrgäste/Tag). Rund die Hälfte dieses Potenzials entsteht durch die Umlagerung von bestehenden Buslinien von und nach Pratteln, Frenkendorf und Füllinsdorf, so dass als eigentliches Potenzial für eine verlängerte WB nur noch eine Mehrnachfrage von 2'200 Fahrgästen pro Tag verbliebe.

Die Varianten mit einer Buslösung zwischen Liestal und Salina-Raurica wiesen analog dazu ein noch tieferes Potenzial auf (1'600 bzw. 1'800 Fahrgäste/Tag).

Somit zeigte sich, dass zwischen Liestal und Salina-Raurica - unabhängig der Verknüpfungsform und des Verkehrsmittels - nur ein bescheidenes Potenzial erwartet werden könnte. Die Grössenordnung dieser Nachfrage rechtfertigte den Einsatz einer Bahnlösung nicht. Auf diesem Abschnitt würde auch in Zukunft eine Buslösung die zweckmässigste und wirtschaftlichste sein.

4.1.2. Raum Liestal-Waldenburg

Die WB wies 2008 im Schnitt pro Kurs knapp 50 Personen aus. Dies bedeutete, dass bei einer Buslösung bereits heute im Schnitt alle Sitzplätze belegt wären. Für 2030 würde sich dieser Wert noch leicht erhöhen, womit eine Buslösung noch kritischer würde.

Zudem wies die Nachfrage der WB 2008 eine sehr ausgeprägte Morgenspitze mit einem Spitzenwert von 200 Personen bei einem Kurs auf. Während die WB diese Nachfrage heute durch die Koppelung zu einem fünfteiligen Wagenzug bewältigen kann, würde diese Fahrgastmenge bei einer Buslösung die Führung von drei Bussen nacheinander nötig machen. Weiter müssten grundsätzlich während der gesamten Morgen- und Abendspitze die Busse als Doppelführungen verkehren.

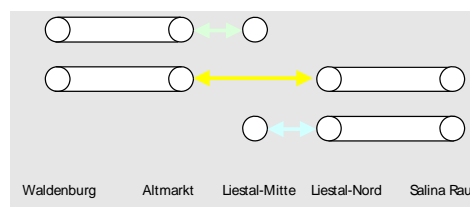
Im Vergleich zu städtischen Agglomerationen, wo auch höhere Nachfragen mit Bussen bewältigt werden könnten, würde hier die Abstimmung der Fahrpläne auf den Anschluss der Bahn in Richtung Basel eine entscheidende Rolle spielen. Eine Taktverdichtung zwischen Hölstein und Liestal auf einen 10- oder 7.5-Min-Takt würde keine Entlastung bringen, denn es sind vor allem die Verbindungen gefragt, die einen schlanken Anschluss an eine Verbindung nach Basel bieten. Verbindungen ohne Anschluss in Liestal würden selbst in der Morgenspitze eine bescheidene Nachfrage aufweisen.

Weiter würden die Varianten mit einer Buslösung zwischen Waldenburg und Liestal (Varianten 3 und 4) im Waldenburger Tal selber einen Nachfrage-Rückgang bewirken, und dies unabhängig davon, ob die Buslinie in Liestal endet (Variante 3) oder direkt bis Salina-Raurica fahren würde (Variante 4). Dieses Ergebnis alleine sprach gegen einen Ersatz der WB durch eine Buslösung, denn eine Reduktion des ÖV-Anteils widerspricht dem übergeordneten verkehrspolitischen Ziel.

4.1.3. Verknüpfung der beiden Räume

Die Untersuchung zeigte, dass bereits heute pro Tag rund 650 Personen aus dem Waldenburger Tal ein Ziel im Raum Liestal West, Frenkendorf/Füllinsdorf haben und dementsprechend in Liestal auf einen Bus oder die Regio-S-Bahn umsteigen. Wenn die WB in Richtung Schönthal oder Salina-Raurica durchgebunden würde, würde sich diese Zahl der Durchfahrenden auf rund 800 erhöhen. Somit wäre ein gewisses Potenzial für eine Weiterführung der WB zumindest in Richtung Schönthal gegeben. Hingegen zeigte die Weiterführung in Richtung Salina-Raurica ein nur bescheidenes Potenzial, welches alleine eine Weiterführung oder eine Verknüpfung mit der Tramlinie in Salina Raurica nicht rechtfertigen würde.

- Waldenburg...Altmarkt – Liestal-Mitte
- Waldenburg...Altmarkt – Liestal-Nord...Salina-Raurica
- Liestal-Mitte – Liestal-Nord...Salina-Raurica



Nachfrage ÖV-Fahrten (DWV)	Variante 0+	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Waldenburg...Altmarkt – Liestal-Mitte	891	894	890	787	822
Waldenburg...Altmarkt – Liestal-Nord...Salina-Raurica	628	613	827	575	656
Liestal-Mitte – Liestal-Nord...Salina-Raurica	1'953	1'776	1'772	1'956	1'932

Abb. 3: Übersicht Nachfrage pro Raum und bei Verknüpfung

4.1.4. Fazit aus Potenzial

Für die Strecke Salina-Raurica - Liestal bleibt aufgrund des bescheidenen Fahrgastpotenzials weiterhin der Bus das zweckmässigste Verkehrsmittel.

Für die Strecke Liestal - Waldenburg bleibt aufgrund der durchschnittlichen Fahrgastzahl und der ausgeprägten Spitzenbelastung weiterhin eine Bahn das zweckmässigste Verkehrsmittel.

Für die Verknüpfung der beiden Räume mittels Durchbindung in Liestal wäre ein gewisses Potenzial zumindest bis zum Raum Schönthal gegeben. Dieses alleine rechtfertigt die Weiterführung der WB aber noch nicht.

Für eine Weiterführung der WB in Richtung Salina Raurica, bzw. der Tramlinie ab Salina-Raurica in Richtung Liestal wäre nur ein bescheidenes Fahrgastpotenzial vorhanden. Eine Weiterführung könnte durch diese Verknüpfungswirkung nicht gerechtfertigt werden.

4.2. Resultat aus Kosten (Investitions- und Betriebskosten)

Der Neubau einer Bahnstrecke zwischen Liestal und Salina-Raurica würde rund CHF 110 Mio. kosten. Umgerechnet auf Annuitäten würde diese Investition jährlich auf CHF 5.5 Mio. zu stehen kommen. Bezüglich Linienführung wurden erst sehr grobe Evaluationen durchgeführt. Hier könnten die momentan im Bau befindliche Achse der H2 Liestal - Pratteln wie auch die heutige Rheinstrasse mögliche Trassen für eine Bahn bieten. Dennoch wäre die Einbettung in den überbauten Raum zwischen Liestal und Füllinsdorf eine sehr anspruchsvolle Aufgabe.

Bei der WB sind kurz- und mittelfristig Massnahmen zur Substanzerhaltung von rund CHF 24 Mio. notwendig. Bei einer Umstellung auf Bus würde zur Gewährleistung der Betriebssicherheit bis zum Zeitpunkt einer Umstellung trotzdem ein Grossteil dieser Kosten anfallen.

Eine Umstellung von Bahn auf Bus im Waldenburgerthal würde Kosten im Umfang von rund CHF 18.5 Mio. auslösen. Diese Kosten ergeben sich massgeblich durch den Rückbau der Bahnanlagen und die notwendigen Strassenraumanpassungen (Haltestellen).

Anmerkung: Sollte die Bahnstrecke aus historischen Gründen z.B. für Dampffahrten erhalten bleiben, würden zwar die Rückbaukosten entfallen, hingegen würde der Unterhalt der Bahnstrecke - auch nur für touristische Zwecke - jährliche Kosten auslösen, die durch den touristischen Betrieb alleine nicht finanziert werden könnten und finanzielle Unterstützung durch Dritte erfordern würde. Auch müssten weiterhin eisenbahngesetzliche Vorgaben eingehalten werden.

Die Kosten für die Verkehrsunternehmung würden bei einer Buslösung leicht tiefer liegen als bei einer Bahnlösung. Dies selbst bei den erforderlichen Doppel- und Dreifachführungen in den Spitzenstunden. Dieser Effekt beruht auf den hohen Betriebskosten und Kapitalkosten von Bahnfahrzeugen.

Eine Umspurung der Bahn von einer Spurweite von heute 750mm auf den Standardwert von 1000mm würde hohe Investitionskosten auslösen, ohne direkten Mehrnutzen durch höhere Fahrgastzahlen oder günstigeres Rollmaterial zu generieren. Insofern wäre momentan eine Umspurung aus Sicht des Fahrgastpotenzials und der Investitions- und Betriebskosten nicht sinnvoll.

Anmerkung: Die hohen Beschaffungskosten für Rollmaterial der WB sind nicht durch die Spezialanfertigung mit einer Spurweite von 750mm begründet, sondern mit der tiefen Stückzahl. Hier bietet die wieder erstarkte schweizerische Bahnindustrie aber durchaus zahlbare Lösungen für Spezialsysteme wie die WB an.

4.3. Resultat aus den restlichen Kriterien (Ettappierbarkeit, Umwelt, Verkehrssicherheit)

Die weiteren Kriterien Ettappierbarkeit, Auswirkungen auf Umwelt und Verkehrssicherheit weisen nur geringe Auswirkungen auf.

Etappierbarkeit

Beim Kriterium Etappierbarkeit zeigte sich, dass Variante 2 grundsätzlich in einem ersten Teilschritt bis Schönthal etappierbar wäre, hingegen wäre bei den anderen Varianten eine Etappierung nicht sinnvoll.

Auswirkungen auf die Umwelt

Beim Kriterium Umwelt fiel auf, dass bezüglich Lärm die Bahnvarianten gegenüber Buslösungen schlechter abschneiden, da gemäss wissenschaftlichen Messungsmethoden der Bahnlärm, der zum Strassenlärm dazu kommt, deutlich negative Auswirkungen hat, wo hingegen zusätzlicher Busverkehr auf bereits belasteten Strassen den Lärm insgesamt nicht messbar anhebt.

Bezüglich CO₂-Ausstoss schnitten grundsätzlich Bahnlösungen gegenüber Buslösungen besser ab. Die total anfallende Menge an CO₂ lag jedoch im Vergleich zum grundsätzlichen CO₂-Ausstoss von Verkehr, Industrie und Haushalten in einem vernachlässigbaren Rahmen. Deshalb schlug sich dieses Kriterium in der Bewertung auch mit einem geringen Skalenwert nieder.

Verkehrssicherheit

Das Kriterium Verkehrssicherheit berücksichtigte zum einen die Unfallwahrscheinlichkeit von Fahrgästen (Insassen). Hier schnitt die Bahn gegenüber Bussen besser ab. Auf der anderen Seite berücksichtigte dieses Kriterium die pauschale Unfallrate pro Verkehrsmittel. Auch hier schnitt die Bahn gegenüber Bussen besser ab. Hingegen spielte bei der Bahn der Einfluss und die Unfallrate bei den Bahnübergängen mit hinein. Da in absehbarer Zeit alle Bahnübergänge der WB gesichert sein werden, spielt dies aber eine untergeordnete Rolle. Insgesamt zeigte dieses Kriterium eine sehr geringe Wirkung.

Bedeutung der restlichen Kriterien

Im Vergleich zu den dominanten Kriterien Potenzial, Investitions- und Betriebskosten waren die Resultate der drei restlichen Kriterien nicht relevant.

Dennoch war die Berücksichtigung dieser Kriterien in der Vergleichswertanalyse richtig, denn so konnten die potenziell negativ ausfallenden Begleiterscheinungen einer Bestvariante in der Ausformulierung dieser berücksichtigt und entsprechend Variantenanpassungen eingeleitet werden.

4.4. Gesamtergebnis

Der Skalenwert wurde pro Variante ausgewiesen und nebeneinander bewertet. Dabei bildete der Referenzfall (Variante 0+a) die Nulllinie. Positive Werte wiesen auf einen Vorteil, negative Werte auf einen Nachteil gegenüber der Ausgangssituation hin.

Im Überblick über alle Werte wurde sichtbar, dass das Kriterium 'Kosten Infrastruktur' die grössten Ausschläge aufwies. Dem gegenüber waren die Abweichungen bei den Kriterien 'Kosten Verkehrsunternehmung' und 'Veränderung Verkehrsnachfrage' bescheiden. Das Kriterium 'Etappierbarkeit' wies nur bei einer Variante einen unterschiedlichen Wert auf, während bei den beiden verbleibenden Kriterien 'Auswirkungen auf Umwelt' und 'Steigerung Verkehrssicherheit' kaum messbare Werte entstanden.

Zur Erinnerung: Die Untervarianten a und b (bei den Varianten 0 und 1) definieren sich über die Spurweiten der Waldenburgerbahn. Untervarianten a (0+a und 1a) operieren mit der heutigen Spurweite von 750mm, Untervarianten b (0+b und 1b) mit einer Spurweite von 1000mm.

Grundsätzlich schnitten die Varianten 1 und 2 mit einer Weiterführung der Tramlinie ab Salina Raurica in Richtung Liestal (Varianten 1a und 1b), bzw. einer Weiterführung der WB in Richtung Salina Raurica (Variante 2) aufgrund der Neubaustrecke zwischen Liestal und Salina-Raurica beim Kriterium 'Kosten Infrastruktur' stark negativ ab, so dass alleine aufgrund dieses Kriteriums diese Varianten verworfen werden mussten.

Die Varianten 3 und 4 mit Buslösungen im Waldenburgerthal schnitten zwar hinsichtlich den Kosten leicht positiver ab als die Ausgangssituation, hingegen erzielten sie beim Kriterium 'Veränderung Verkehrsnachfrage' durch den zu erwartenden Nachfragerückgang negative Werte und mussten aufgrund dieses unerwünschten Effekts verworfen werden.

Dadurch blieb als Erkenntnis, dass gegenüber der Ausgangssituation keine der Varianten vorzuziehen ist, und der Status Quo als die zweckmässigste Lösung betrachtet werden kann.

Hauptkriterium	Variante 0+a	Variante 0+b	Variante 1a	Variante 1b	Variante 2	Variante 3	Variante 4
"Veränderung Verkehrsnachfrage"	0	0	0	0	0	-0.8	-0.7
"Kosten Infrastruktur"	0	-0.5	-2.3	-2.8	-2.8	+0.4	+0.4
"Kosten der Verkehrsunternehmung"	0	+0.1	-0.3	-0.2	-0.3	+0.2	+0.3
"Etapptierung"	0	0	0	0	+1	0	0
"Auswirkungen auf die Umwelt"	0	0	+0.01	+0.01	+0.01	-0.03	-0.03
"Verkehrssicherheit"	0	0	-0.01	-0.01	-0.01	-0.02	-0.02

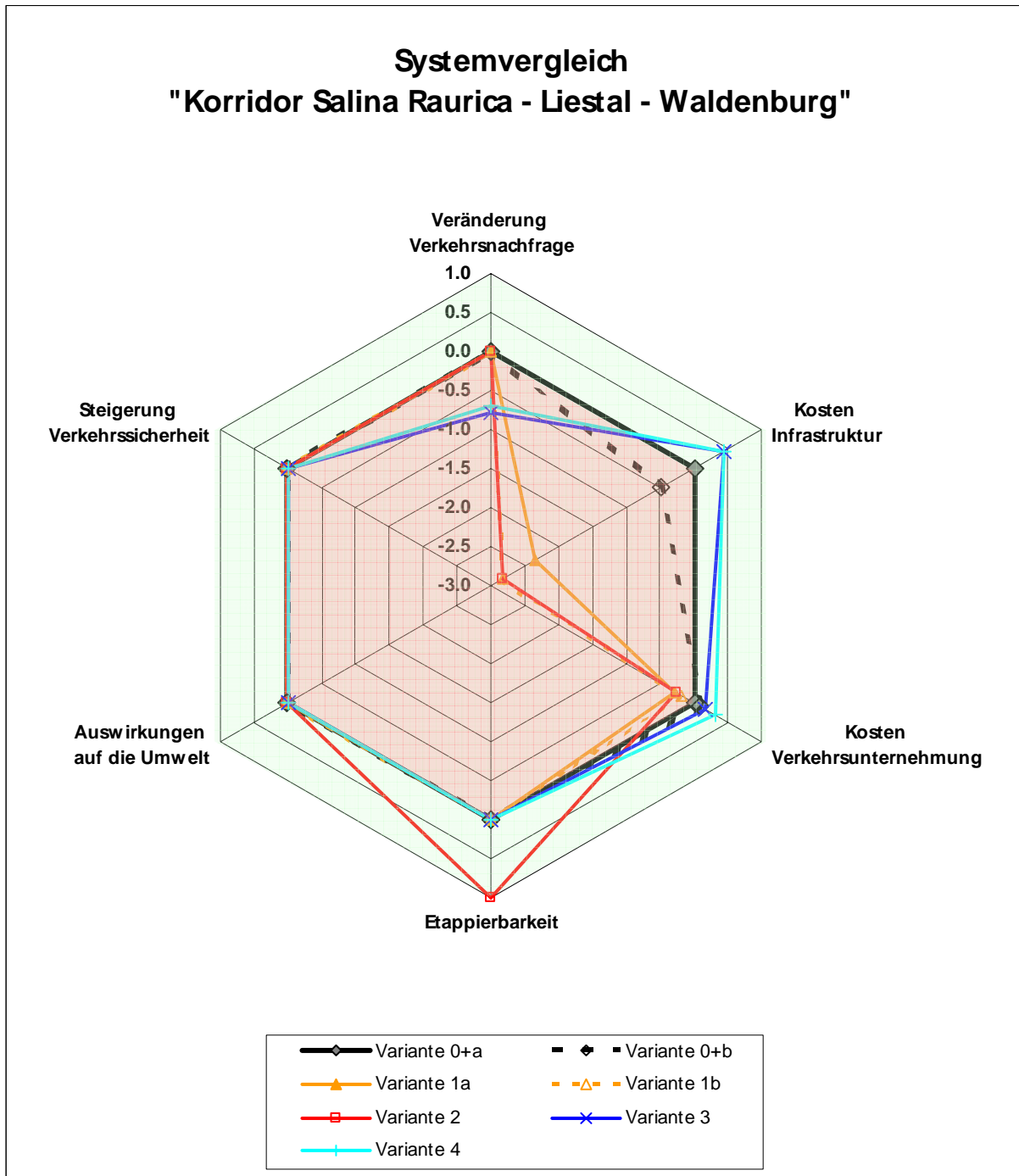


Abb. 4: Übersicht Ergebnis pro Kriterium

5. Fazit

5.1. Liestal - Waldenburg

Im Raum Waldenburg - Liestal soll die WB als Bahn wie heute mit einer Spurweite von 750 mm und einem Stromsystem von 1500 V Gleichstrom beibehalten werden, hingegen besteht bezüglich Rollmaterial Nachholbedarf.

Das Waldenburgertal weist eine hohe Nachfrage mit ausgeprägten Spitzen auf. Diesen Schwankungen kann mit dem Einsatz von koppelbaren Triebwagenzügen wie beim heutigen System am besten begegnet werden. Der Einsatz von fixen Komponenten, wie dies bei einer Buslösung oder einer Tramlösung der Fall wäre, würde Doppel- und Dreifachführungen in den Spitzenzeiten und halbleere Gefässe in den Zwischenzeiten bewirken.

Zur Erfüllung der erhöhten Anforderungen der Kunden und des Behindertengleichstellungsgesetzes sollen die Fahrzeuge auf Basis der Spurweite 750 mm erneuert werden. Die Strategie der Erneuerung ist durch die WB vorzulegen. Hierbei ist auch aufzuzeigen, wie die im 6. GLA 2010-2013 beschlossenen Beträge für den Rollmaterialersatz eingesetzt werden sollen. Dabei ist auch ein Totalersatz der Flotte in die Betrachtung mit einzubeziehen.

Die WB erlangt durch den hohen Anteil an Eigentrasse ein hohes Mass an Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Dieses Mass könnte durch eine Buslösung auf der Strasse nicht erreicht werden, sondern es wären auch bei einer Buslösung Eigentrasses, also von Strassenraum losgelöste Busspuren, notwendig. Diese wurden den vorliegenden Busvarianten aber nicht zugrunde gelegt.

Hingegen besteht aufgrund der mehrheitlich als Einspurstrecke ausgebildeten Strecke eine geringe betriebliche Flexibilität bei Störungen oder Spezialanlässen. Ebenso kann dadurch auch nur begrenzt auf Fahrplan-Änderungen der SBB reagiert werden, weshalb - je nach Fahrplananlage der Schnellzüge in Liestal - nicht Anschlüsse in alle Richtungen gewährt werden können. Dieser Mangel könnte durch die Anordnung von zusätzlichen Doppelspurinseln gemindert werden. Diese Fragestellung ist Inhalt der laufenden weitergehenden Abklärungen.

Eine Umspurung ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht zweckmässig, sondern ist erst sinnvoll, wenn sich die Randbedingungen aus übergeordneten Entwicklungen ändern. Beispielsweise:

- Die Rollmaterial-Industrie bietet keine Speziallösungen mehr an.
- Die SBB beansprucht im Raum Altmarkt - Liestal das Trasse der WB, womit sich die Frage nach einer Einführung der WB als Tram auf der Kasernenstrasse stellt.
- Die Verknüpfung der Räume Salina-Raurica - Liestal durch ein gemeinsames Verkehrssystem drängt sich durch eine unerwartet positive Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf.

Um diesen möglichen Entwicklungen entgegenzutreten sollen bei kommenden Infrastrukturmassnahmen der Unterbau und die Kunstbauten bereits auf eine Spurweite 1000mm ausgelegt werden. Diese Massnahmen erfordern nur geringe Mehrkosten, bieten aber die Möglichkeit, dass bei einer späteren Umspurung nur noch der Oberbau (Schotter und Gleisbett) ersetzt werden muss, was mit vergleichsweise geringen Kosten verbunden ist. Fahrleitungen und Masten sind bereits heute 1000 mm-tauglich. Der Oberbau soll aber nach wie vor nur für 750 mm ausgelegt sein.

5.2. Salina-Raurica - Liestal

Im Raum Salina-Raurica - Liestal soll das heutige Busnetz beibehalten werden.

Ein Neubau einer Bahnstrecke zwischen Liestal und Salina-Raurica würde sehr hohe Kosten auslösen. Das Potenzial der Verknüpfung der beiden Räume mittels eines Bahnsystems fällt hingegen bescheiden aus. Dieses Potenzial wird nicht als bahn- oder tramwürdig eingestuft.

Somit bleibt eine Buslösung das verkehrswirtschaftlich zweckmässigste Verkehrsmittel auf dieser Strecke. Hier zeigt sich, dass eine Erhöhung des Fahrplantakts vom heutigen Halbstundentakt auf einen Viertelstundentakt bereits einen grossen Effekt hat, dass aber auf Basis des Viertelstundentakts der Wechsel von Bus auf Bahn oder Tram keinen Sprung im Potenzial bewirkt. Insofern wird zur Steigerung der ÖV-Attraktivität im Raum Ergolzthal - Salina-Raurica ein Ausbau des Busangebots empfohlen. Diese Massnahmen würden aber erst mit einer staufreien Rheinstrasse wirksam.

Bei grossem Erfolg der verlängerten Tramlinie 14 von Pratteln nach Salina-Raurica und einem dadurch zunehmenden Druck auf eine mögliche Verlängerung könnte in der kommenden Generation die Zweckmässigkeit einer Weiterführung nach Liestal nochmals neu beurteilt werden.

5.3. Verknüpfung der beiden Räume

Aufgrund der unterschiedlichen Zweckmässigkeiten der Verkehrssysteme pro Raum ist eine Verknüpfung der Räume nicht sinnvoll.

Dadurch, dass sich im Waldenburgerthal die Bahn, im Ergolzthal der Bus und ab Salina-Raurica das Tram als sinnvollstes Verkehrsmittel erwiesen hat, ist die Frage nach einer Verknüpfung der Räume hinfällig.

Das Potenzial einer Durchbindung der Bahn vom Waldenburgerthal in Richtung Salina-Raurica wäre aber zumindest bis in den Raum Schönthal nicht unbedeutend. Dies alleine rechtfertigt aber noch keine Weiterführung der WB, hingegen soll in Zukunft auf eine gute fahrplanmässige Abstimmung zwischen der WB und der Buslinie 70 geachtet werden.

Da eine Verknüpfung der Verkehrssysteme nicht weiter verfolgt wird, erübrigt sich die Frage nach der zuständigen Transportunternehmung. Bezug nehmend auf das Postulat 2006-174 von Frau Esther Maag gilt es auch hinzuzufügen, dass die Konzession für die Tramlinie 14 bei der BLT liegt (als Nachfolgerin der Basellandschaftlichen Überlandbahn) und die BVB lediglich mit der Ausführung des Betriebes betraut ist. Die Zusammenarbeit richtet sich dabei nach der Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG (Staatsvertrag).

Aus einer Übernahme der WB durch die BLT würden sich kaum Synergien ergeben, da es sich sowohl technisch als auch räumlich um zwei unterschiedliche Systeme handelt. Hingegen soll in Zukunft noch vertiefter auf eine angebotsseitige Kooperation zwischen den Transportunternehmungen in der Nordwestschweiz hingearbeitet werden (Fahrpläne, Kundeninformation etc).

6. Antrag

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

Liestal, 15. Juni 2010

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Wüthrich

der Landschreiber:

Mundschin

Beilagen

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

Landratsbeschluss

**über die ÖV-Erschliessung im Raum Salina-Raurica – Liestal – Waldenburg
sowie Zukunft Waldenburgerbahn**

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Vom Bericht des Regierungsrates wird Kenntnis genommen.
2. Das Postulat [1999/255](#) von Max Ribi vom 25. November 1999 betreffend "Verlängerung der Tramlinie 14 von Pratteln nach Liestal" wird abgeschrieben.
3. Das Postulat [2006/174](#) von Esther Maag vom 22. Juni 2006 betreffend "Verkehrsentlastung im Ergolzthal" wird abgeschrieben.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: