



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Beantwortung der Interpellation [2015-276](#) von Landrat Gerhard Schafroth vom 25. Juni 2015 betreffend «Neubau Waldenburgerbahn»**

Datum: 25. August 2015

Nummer: 2015-276

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

Beantwortung der Interpellation [2015/276](#) von Landrat Gerhard Schafroth vom 25. Juni 2015 betreffend „Neubau Waldenburgerbahn“

vom 25. August 2015

1. Ausgangslage

Am 25. Juni 2015 reichte der Landrat Gerhard Schafroth die Interpellation [2015/276](#) betreffend „Neubau Waldenburgerbahn“ mit folgendem Wortlaut ein:

Es ist eigentlich bedenklich, Mitte 2015 eine Interpellation zur Erneuerung der Waldenburgerbahn (WB) einreichen zu müssen. 2010 hat der Landrat zugestimmt, dass die WB eine Bahn auf 75cm Spurbreite mit 1500 Volt Gleichstrom bleiben soll. Dass die Grundlagen für diesen Entscheid offenbar mangelhaft erarbeitet wurden, zeigt das Rückkommen der Bau- und Planungskommission auf die Frage der Spurweite im letzten Herbst. Während andere Bahnen (z.B. Transport Public Fribourgois) sofort nach der FABI-Abstimmung ihre Projekte in Bern einreichen konnten, wird bei der WB immer noch ohne seriöse Entscheidungsgrundlage an Sonderwünschen (z.B. Dampfbetrieb) herumgebastelt.

Wenn im Kanton bei diesem Projekt so weitergearbeitet wird wie bisher, dürfte wohl wieder ein Jahrzehnt vergehen, bis die WB endlich modernisiert wird. Heute schon gehört sie zu den letzten Bahnen der Schweiz ohne einen Quadratmeter Niederflur-Rollmaterial, ohne ein einziges klimatisiertes Fahrzeug und ohne elektronische Anzeigen in Zügen und auf den Stationen. Dass die Regierung der Bevölkerung des Waldenburgertals diese Zustände bis 2024 zumuten will, ist bedenklich. Und dies in einem der wirtschaftlich stärksten Kantone der Schweiz.

Mangels einer ausführlichen und gründlichen Dokumentation stellen sich dringende Fragen. Denn abgesehen von dürftigen Landratsvorlagen gibt es keine öffentlich zugängliche Beschreibung des Erneuerungsprogramms. Entgegen den klaren und verbindlichen Regeln des Öffentlichkeitsprinzips hält das Tiefbauamt bewusst Berichte und Unterlagen zurück, indem diese als "vertraulich" klassiert werden, um damit eine öffentliche Debatte zu vermeiden. Die Heimlichtuerei der federführenden Behörden weckt Misstrauen zur Konzeption und Durchführung eines der grössten Vorhaben in der WB-Geschichte.

Da es für Baselland um sehr grosse Geldbeträge geht und der Kanton rund einen Drittel des WB-Aktienkapitals besitzt, bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. *Da wohl mehr als blosser baulicher Ersatz des Status quo erwartet werden darf: Welche Leistungsverbesserungen (Kapazitätsausweitung, schnellere Verbindungen, höherer Fahrkomfort) sollen mit der WB-Erneuerung in erster Line erreicht werden?*
2. *Für welches künftige Passagieraufkommen wird die WB ausgelegt?*
3. *Warum wird statt der schweizerisch üblichen 100 km/h eine scheinbar willkürlich gesetzte Geschwindigkeitsobergrenze von 80 km/h festgelegt, mit der die Weiterentwicklung massiv eingeschränkt wird?*
4. *Ist mit der neuen WB sichergestellt, dass in Liestal die Anschlüsse an die Fernverkehrszüge Richtung Olten/Luzern/Zürich wieder erreicht werden?*
5. *Warum wird fahrplanmässig auch bei der neuen WB an der bisherigen Stationenbedienung festgehalten, wo doch Expresszüge ohne Halt zwischen Liestal und Hölstein dringend nötig wären?*
6. *Mit welchen Gesamtkosten rechnet der Kanton?*
7. *Wie hoch ist die zu erwartende gesamte Finanzbelastung des Kantons nach Abzug von Beiträgen vom Bund, eventuell von weiteren Institutionen?*
8. *Sind die Bundes-Zuschüsse (FABI-Gelder) verbindlich zugesichert?*
9. *Wenn nein, auf welcher Grundlage erwartet der Kanton diese Zuschüsse?*
10. *Welche anderen Projekte in der die WB betreffenden FABI-Planungsregion könnten das WB-Projekt konkurrenzieren?*
11. *Wie lautet das Worst-Case-Szenario, falls die erwarteten Bundesgelder nicht eintreffen (Plan B)?*
12. *Ist dem Kanton bekannt, dass mit dem Tram-Train Mulhouse ein der WB-Erneuerung ähnliches Projekt realisiert wurde, wobei die Kosten einen Bruchteil von den hier zu erwartenden Summen betragen? Dieses Projekt wird von der BUD nirgends erwähnt.*
13. *Wie ist die Koordination mit dem Vierspurausbau in Liestal sichergestellt?*
14. *Besteht das Risiko, dass durch Verzögerungen z.B. durch Einsprachen, die Erneuerung der WB nicht zeitgleich mit dem Bahnhofumbau Liestal fertig gestellt werden kann?*
15. *Was soll mit dem WB-Personal geschehen, wenn der Bahnbetrieb während des Vierspur-Ausbaus durch Busse ersetzt wird und der Schienenverkehr ruht?*
16. *Wie ist sichergestellt, dass die auf bauliche Fragen spezialisierte BUD als Projektleiterin über die nötige Kompetenz für die Rollmaterialbeschaffung verfügt?*
17. *Warum erachtet es die Regierung als gerechtfertigt, dass in Waldenburg für die WB ein neues Verwaltungsgebäude geplant wird, obwohl die WB nach der Fusion mit der BLT gar*

keine eigene Verwaltung mehr hat und das jetzige Bahnhofsgebäude mit Büros gerade einmal 20 Jahre alt ist?

- 18. Wird im Rahmen der Integration der WB in die BLT geprüft, die WB als eigene Rechtsperson zu belassen und lediglich eine Dachmarke aufzubauen (Holding-Struktur) oder soll die WB komplett in der BLT aufgehen?*
- 19. Welche Entwicklungsmöglichkeiten sieht der RR für die WB, nach einer Spurverbreiterung auf die BLT-Trams, um die WB direkt an die BLT anzuschliessen?*
- 20. Erachtet es der Kanton als sinnvoll, im Rahmen der Betriebsübergabe an die BLT auch die technische Normierung (Fahrzeugbreiten etc.) der BLT anzugleichen?*
- 21. Ist seitens des Kantons sichergestellt, dass auf der alten, oberirdischen Rheinstrasse Raum für ein Eisenbahntrasse freigehalten wird (nachdem man die Möglichkeit für eine Tunnelintegration verpasst hat)?*
- 22. Ist der Dampftrieb – sofern die bisherige Spurbreite beibehalten wird – unter den Gesichtspunkten Sicherheit, effizienter Bahnbetrieb, Kosten-Nutzen sachlich überhaupt möglich?*

Besten Dank für die Antworten.

2. Der Regierungsrat nimmt wie folgt Stellung:

Vorbemerkung

Einleitend ist festzuhalten, dass die Interpellation aufgrund des Umfangs an Fragen den Charakter eines Postulats hat. Der Landrat wird deshalb gebeten, derart umfangreiche Fragestellungen in Form von Postulaten an die Regierung zu überweisen.

Die Erneuerung der Waldenburgerbahn ist einerseits ein komplexes Grossprojekt, während deren Planung auf geänderte Randbedingungen reagiert werden muss, andererseits sind die Zuständigkeiten in der Bahnplanung auf verschiedene Aufgabenträger verteilt. Der Kanton ist lediglich für die Planung des Angebots zuständig. Für die Erneuerung der Bahn und die Beschaffung von neuem Rollmaterial ist jedoch die Waldenburgerbahn selbst zuständig. Dank umfangreichen Planungen im Vorfeld der Erneuerung der WB, konnte der Kanton das im nächsten Ausbauschnitt von FABI geplante Angebot jedoch zeitgerecht beim Bund einreichen.

Der Entscheid bezüglich 750 mm Spurbreite erfolgte 2010 anhand des damaligen Kenntnisstands und ist vor diesem Hintergrund nach wie vor korrekt. Erst die Ankündigung der SBB, den Bahnhof Liestal auszubauen und im Rahmen der Bauzeit die Einfahrt der WB in den Bahnhof Liestal für rund ein Jahr zu sperren, führte zu einer Neuüberprüfung. Die Erneuerung der WB soll deshalb grösstenteils im Schatten dieser Sperrung im Jahr 2022 und nicht unter laufendem Betrieb mit mehreren Teilsperren bis 2021 erfolgen. Aufgrund dieser neuen Begebenheit wird der Entscheid zur Spurbreite hinterfragt. Die Prüfung der Spurbreite der WB wird jedoch in einer separaten Landratsvorlage behandelt.

Unabhängig von der künftigen Spurweite ist eine Verbreiterung des Wagenkastens der Züge der Waldenburgerbahn geplant. Neue Züge können deshalb erst dann verkehren, wenn die Erneuerung abgeschlossen ist. Dies ist unabhängig von der künftigen Systemkonfiguration erst ab 2023 der Fall.

Die mit der Interpellation gestellten Fragen werden wie folgt beantwortet:

1. *Da wohl mehr als blosser baulicher Ersatz des Status quo erwartet werden darf: Welche Leistungsverbesserungen (Kapazitätsausweitung, schnellere Verbindungen, höherer Fahrkomfort) sollen mit der WB-Erneuerung in erster Line erreicht werden?*

Ein niveaufreier, behindertengerechter Einstieg an allen Stationen; neue, zeitgemäss ausgestattete Fahrzeuge; eine Kapazitätserhöhung für ein künftiges Fahrgastwachstum; bessere Anschlüsse in Liestal in Richtung Mittelland und eine leichte Fahrzeitverkürzung.

2. *Für welches künftige Passagieraufkommen wird die WB ausgelegt?*

Für ein Fahrgastwachstum gegenüber heute um 20%.

3. *Warum wird statt der schweizerisch üblichen 100 km/h eine scheinbar willkürlich gesetzte Geschwindigkeitsobergrenze von 80 km/h festgelegt, mit der die Weiterentwicklung massiv eingeschränkt wird?*

Eine Anpassung der Höchstgeschwindigkeit befindet sich in Prüfung, erste Resultate zeigen jedoch, dass eine Erhöhung auf 100 km/h kaum etwas bringt, da nur in einzelnen Abschnitten auf diese Geschwindigkeit beschleunigt werden könnte.

4. *Ist mit der neuen WB sichergestellt, dass in Liestal die Anschlüsse an die Fernverkehrszüge Richtung Olten/Luzern/Zürich wieder erreicht werden?*

Ja, die Anschlüsse verbessern sich mit dem neuen Betriebskonzept.

5. *Warum wird fahrplanmässig auch bei der neuen WB an der bisherigen Stationenbedienung festgehalten, wo doch Expresszüge ohne Halt zwischen Liestal und Hölstein dringend nötig wären?*

Weil der Reisezeitgewinn nur sehr gering wäre, sich die Anbindung der Halte unterwegs jedoch stark verschlechtern würde.

6. *Mit welchen Gesamtkosten rechnet der Kanton?*

Die Gesamtkosten für die notwendigen Infrastrukturmassnahmen betragen ca. 200 Mio. Franken.

7. *Wie hoch ist die zu erwartende gesamte Finanzbelastung des Kantons nach Abzug von Beiträgen vom Bund, eventuell von weiteren Institutionen?*

Mit Annahme von FABI übernimmt der Bund ab 2016 die Kosten für Infrastrukturmassnahmen der WB zu 100%. Der Kanton muss die Kosten gemäss geltender Leistungsvereinbarung bis 2016 übernehmen; der Bund beteiligt sich dabei zu 33%. Diese Kosten betragen netto (abzgl. Bundesbeiträge) maximal 29 Mio. Franken (siehe LRV [2013/465](#))

8. *Sind die Bundes-Zuschüsse (FABI-Gelder) verbindlich zugesichert?*

Nein, dies ist noch gar nicht möglich.

9. *Wenn nein, auf welcher Grundlage erwartet der Kanton diese Zuschüsse?*

Für Ausbauten auf Grund des Bundesbeschlusses über den Ausbauschritt 2030, welcher bis 2020 erfolgen wird, und für Erneuerungs- und Unterhaltsarbeiten aufgrund der separaten vierjährigen Leistungsvereinbarungen zwischen Waldenburgerbahn und Bund.

10. *Welche anderen Projekte in der die WB betreffenden FABI-Planungsregion könnten das WB-Projekt konkurrenzieren?*

Der Bund verteilt die Gelder nicht innerhalb einer Planungsregion, sondern beschliesst ein gesamtschweizerisches Konzept. Entsprechend besteht eine Konkurrenz zu allen eingereichten Projekten innerhalb der Schweiz.

11. *Wie lautet das Worst-Case-Szenario, falls die erwarteten Bundesgelder nicht eintreffen (Plan B)?*

Werden nur die Mittel für Unterhalt und Erneuerung gesprochen, erfolgt eine reine Erneuerung der bestehenden Anlagen der Waldenburgerbahn, ohne zusätzliche Kreuzungsstellen zur Umsetzung des neuen Betriebskonzepts.

Sollten wieder erwarten gar keine Gelder für den Unterhalt der Waldenburgerbahn gesprochen werden, müsste die Bahn in letzter Konsequenz stillgelegt werden.

12. *Ist dem Kanton bekannt, dass mit dem Tram-Train Mulhouse ein der WB-Erneuerung ähnliches Projekt realisiert wurde, wobei die Kosten einen Bruchteil von den hier zu erwartenden Summen betragen? Dieses Projekt wird von der BUD nirgends erwähnt.*

Ja, ein Tram-Train ist jedoch nicht mit einer Überlandbahn vergleichbar.

13. *Wie ist die Koordination mit dem Vierspurausbau in Liestal sichergestellt?*

Die Waldenburgerbahn und die Bau- und Umweltschutzdirektion sind an den Projektsitzungen zum Vierspurausbau Liestal vertreten. Die Planungen sind gegenseitig abgestimmt.

14. Besteht das Risiko, dass durch Verzögerungen z.B. durch Einsprachen, die Erneuerung der WB nicht zeitgleich mit dem Bahnhofumbau Liestal fertig gestellt werden kann?

Dieses Risiko besteht immer; im Falle von Einsprachen und Verzögerungen muss allenfalls mit Provisorien oder auch z.B. befristeter Aufhebung einer Haltestelle gerechnet werden, um das neue Rollmaterial ab Ende 2022 einsetzen zu können.

15. Was soll mit dem WB-Personal geschehen, wenn der Bahnbetrieb während des Vierspur-Ausbaus durch Busse ersetzt wird und der Schienenverkehr ruht?

Dies ist Sache der Waldenburgerbahn. Mit der langen Vorlaufzeit und der vorgesehenen Integration in die BLT stehen aber genügend Zeit und Möglichkeiten zur Verfügung, gute und sinnvolle Lösungen zu finden.

16. Wie ist sichergestellt, dass die auf bauliche Fragen spezialisierte BUD als Projektleiterin über die nötige Kompetenz für die Rollmaterialbeschaffung verfügt?

Die Rollmaterialbeschaffung erfolgt durch die Waldenburgerbahn, nicht durch die BUD.

17. Warum erachtet es die Regierung als gerechtfertigt, dass in Waldenburg für die WB ein neues Verwaltungsgebäude geplant wird, obwohl die WB nach der Fusion mit der BLT gar keine eigene Verwaltung mehr hat und das jetzige Bahnhofsgebäude mit Büros gerade einmal 20 Jahre alt ist?

Infolge der Beschaffung von neuem Rollmaterial (breitere und evtl. längere Kompositionen mit mehr Kapazität) müssen die Perronanlagen, die Abstellgleise sowie das Depot und die Werkstätten in Waldenburg für einen effizienten Betrieb komplett neu konzipiert werden; dabei hat sich gezeigt, dass eine sinnvolle Lösung nur mit dem Abbruch der bestehenden Werkstatt-, Verwaltungs- und Lagergebäude möglich ist. Welcher Raumbedarf für eine Verwaltung im Zusammenhang mit der vorgesehenen Fusion noch besteht, ist in Prüfung.

18. Wird im Rahmen der Integration der WB in die BLT geprüft, die WB als eigene Rechtsperson zu belassen und lediglich eine Dachmarke aufzubauen (Holding-Struktur) oder soll die WB komplett in der BLT aufgehen?

Ziel ist die Integration der WB AG in die BLT AG. Damit will man u.a. den Gemeinkostenblock der WB ersatzlos streichen. Entsprechend wurde eine Landratsvorlage vom Regierungsrat verabschiedet, welche die Umwidmung der Beteiligung (Aktien) aus dem Verwaltungsvermögen in das Finanzvermögen zum Ziel hat, um für die notwendigen Transaktionen handlungsfähig zu werden.

19. Welche Entwicklungsmöglichkeiten sieht der RR für die WB, nach einer Spurverbreiterung auf die BLT-Trams, um die WB direkt an die BLT anzuschliessen?

Die Vorlage [2010/237](#) zeigt auf, dass kein ausreichendes Potential für eine Verknüpfung besteht. Zur Spurbreite wird auf die separate Landratsvorlage verwiesen.

20. Erachtet es der Kanton als sinnvoll, im Rahmen der Betriebsübergabe an die BLT auch die technische Normierung (Fahrzeugbreiten etc.) der BLT anzugleichen?

Die Überlegungen zur künftigen Systemkonfiguration der WB werden in der separaten Landratsvorlage zum Systementscheid WB aufgezeigt.

21. Ist seitens des Kantons sichergestellt, dass auf der alten, oberirdischen Rheinstrasse Raum für ein Eisenbahntrasse freigehalten wird (nachdem man die Möglichkeit für eine Tunnelintegration verpasst hat)?

In Reinach und Allschwil verkehrt das Tram auf Strassen mit einer Breite von 9m. Gemäss vorgesehenem Konzept beträgt die Breite der Rheinstrasse im Abschnitt Liestal, Schauenburgerkreisel – Füllinsdorf; Flachsackerstrasse minimal 9.0m (2 Fahrspuren / 1 Mehrzweckstreifen); d.h. es wäre genügend Raum für eine Strassenbahn (Tram) vorhanden.

22. Ist der Dampfbetrieb – sofern die bisherige Spurbreite beibehalten wird – unter den Gesichtspunkten Sicherheit, effizienter Bahnbetrieb, Kosten-Nutzen sachlich überhaupt möglich?

Beim Dampfbetrieb handelt es sich um ein touristisches Angebot, welches nicht vom Kanton Basel-Landschaft mitfinanziert wird. Die Frage ist an den Betreiber und nicht an die BUD zu richten. Wir verweisen hierzu auch auf die eingereichte Petition „Rettet das Waldenburgerli“.

Liestal, 25. August 2015

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Anton Lauber

der Landschreiber:

Peter Vetter