



> [Landrat / Parlament](#) || [Geschäfte des Landrats](#)

Titel: **Interpellation von Gerhard Schafroth, glp: Neubau Waldenburgerbahn**
Autor/in: [Gerhard Schafroth](#)
Mitunterzeichnet von: Altermatt
Eingereicht am: 25. Juni 2015
Bemerkungen: --
[Verlauf dieses Geschäfts](#)

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 Fribourgeois) 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 Waldenburgerbaltals 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 einschränkt wird?
4. Ist mit der neuen WB sichergestellt, dass in Liestal die Anschlüsse an die Fernverkehrzüge 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 Einsparungen, 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 Vierspurausbaus 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 Dampfbetrieb – sofern die bisherige Spurbreite beibehalten wird – unter den Gesichtspunkten Sicherheit, effizienter Bahnbetrieb, Kosten-Nutzen sachlich überhaupt möglich?

Besten Dank für die Antworten.