



Bericht an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Bericht der: Bau- und Planungskommission
vom: 7. Dezember 2015
zur Vorlage Nr.: [2015-352](#)
Titel: **Systementscheid Spurweite Waldenburgerbahn**
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](#)

**Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat****betreffend Systementscheid Spurweite Waldenburgerbahn**

Vom 7. Dezember 2015

1. Ausgangslage

Der Landrat beschloss 2010 die Beibehaltung und Weiterentwicklung der Waldenburgerbahn (WB) ([2010/237](#)). In einer folgenden Landratsvorlage ([2013/465](#)) wurden dem Parlament ein Kredit zur Umsetzung der ersten Arbeiten im Zeitraum 2014-2016 sowie ein Projektierungskredit für weiterführende Arbeiten unterbreitet. Im Wissen um die Erschliessung des Waldenburgertals durch einen Busdienst während dem Vierspurausbau des Knotens Liestal durch die SBB wurde in der Bau- und Planungskommission erneut die Frage nach der Spurweite der WB aufgeworfen.

Der Landrat hat diese Frage aufgenommen und in seiner Beschlussfassung zur Vorlage 2013/465 den Auftrag erteilt, dem Landrat zeitnah einen Bericht zur Sinnhaftigkeit der Umspurung von heute 750 mm auf neu 1000 mm (sogenannte Meterspur) vorzulegen. Das Resultat dieser Abklärungen präsentiert der Regierungsrat in dieser Vorlage.

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile einer Anpassung der Spurweite wird eine Umspurung der WB auf Meterspur unter Anpassung des Lichtraumprofils auf eine Wagenkastenbreite von schlussendlich 2.65 m empfohlen. Die Anpassung des Lichtraumprofils für die Wagenkastenbreite 2.65 m bedingt umfangreiche Massnahmen, welche ein Projektrisiko für die Inbetriebsetzung der neuen Fahrzeuge per 2022 darstellen. Daher soll die nächste Fahrzeuggeneration erst mit einer Wagenkastenbreite von 2.40 m (heute 2.20 m) beschafft werden. Wo möglich und sinnvoll erfolgt jedoch bereits im Rahmen der Erneuerung bis 2022 der Ausbau für das Lichtraumprofil auf 2.65 m. Im Rahmen von später notwendigen Teilerneuerungen wird sodann die gesamte Strecke für das Lichtraumprofil 2.65 m angepasst.

Der Bund, der ab 2016 für die Finanzierung von Ausbau, Erneuerung und Unterhalt der Bahninfrastruktur zuständig ist, fordert voraussichtlich eine Kostenbeteiligung des Kantons Basel-Landschaft an den Mehrkosten der Umspurung auf Meterspur. Diese ist momentan im Investitionsprogramm noch nicht eingestellt, da sowohl die exakte Höhe (abhängig von den Verhandlungen mit dem Bund) als auch der genaue Zeitpunkt noch offen sind.

Die nachgewiesenen Mehrkosten in Höhe von CHF 3.5 Mio. bei der Infrastruktur infolge der Umspurung werden mit Minderkosten bei den Fahrzeugen und beim Unterhalt, d. h. im Rahmen der Abgeltungszahlungen des Kantons Basel-Landschaft an die WB mehr als kompensiert. Der vorliegende Entscheid löst auch keine Mehrkosten aus, die den Finanzrahmen des bereits bewilligten Kredits von CHF 29.0 Mio ([2013/465](#)) übersteigen.

Nur bedingt abschätzbar ist die Wirkung der nicht vermeidbaren Einstellung des Dampfbetriebs. Hingegen stellt das zeitliche Zusammentreffen von Ersatz Rollmaterial, Umstellung Betriebskonzept und Erneuerung Trasse WB mit der Totalsperre Liestal-Altmarkt infolge des Um- und Ausbaus des Bahnhofs Liestal eine einmalige Gelegenheit dar, die Umspurung und die Anpassungen an eine breitere Wagenkastenbreite relativ schnell und kostengünstig umzusetzen.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission behandelte die Vorlage anlässlich ihrer Sitzungen vom 1. und 29. Oktober sowie vom 26. November 2015. Begleitet wurde sie dabei von Regierungsrätin Sabine Pegoraro, Generalsekretär Michael Köhn, Oliver Jacobi, Leiter Tiefbauamt (TBA), Urs Roth, stv. Leiter TBA und Jörg Jermann, Leiter Geschäftsbereich Mobilität im TBA. Von Seiten der BLT wurden der Direktor Andreas Büttiker und der Vizedirektor Fredi Schödler angehört sowie zu Beratungen beigezogen. Angehört wurden ebenfalls Hans-Rudolf Sutter und Toni Huwyler vom «Verein Dampfzug Waldenburgerbahn» sowie der Verwaltungsratspräsident der Waldenburgerbahn, Urs Steiner.

2.1.1 Eintreten

Eintreten war unbestritten.

2.2. Detailberatung

2.2.1 Beratungen über einen möglichen Systemwechsel von Bahn auf Bus (Auftrag BPK)

Die Bau- und Planungskommission beauftragte das TBA, die Folgen eines möglichen Systemwechsels von Bahn auf Bus aufzuzeigen. Um eine solide Entscheidungsgrundlage in dieser Grundsatzfrage zu schaffen, wurden von der Verwaltung umfangreiche Zusatzabklärungen vorgenommen und die Resultate der Kommission präsentiert. Das TBA beauftragte die BLT, ein Betriebskonzept und Fahrzeiten sowie eine Kostenberechnung für den Busbetrieb anstelle der WB zu erarbeiten. Drei externe Ingenieurbüros wurden beauftragt Verkehrsmodellberechnungen, eine Kostenberechnung der Businfrastruktur und eine Machbarkeitsabklärung des Busbetriebs auf der WB-Trasse durchzuführen. Zudem wurden das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die SBB konsultiert und nach ihrer Position gegenüber einem Systemwechsel von Bahn auf Bus befragt. Gesamthaft summierte sich der mit diesem Auftrag der BPK verbundene Aufwand auf Seiten TBA und BLT auf jeweils ca. 40 Arbeitsstunden. Die Kosten für die drei externen Aufträge beliefen sich auf CHF 65'000.

Kosten eines Systemwechsels von Bahn auf Bus

Das TBA öffnete im Rahmen der Abklärungen den Variantenfächer nochmals sehr weit. Der bestehenden WB wurden die Varianten eines Busses auf der Kantonsstrasse und eines Busses, welcher zwischen Bad Bubendorf und Liestal die WB-Trasse benutzt, gegenübergestellt. Dabei wurden auch verschiedene Betriebskonzepte thematisiert (u.a. Schnellbus oder Trolleybus) und die Veränderungen der Nachfrage eruiert. Zusätzlich wurden diese Zahlen mit den bereits 2009 in zwei Studien erhobenen Daten verglichen – zum einen mit der «Potentialstudie Waldenburg – Salina Raurica» und zum anderen mit der Studie zur «Weiterentwicklung Waldenburgerbahn (Modul 2)». Gemäss Berechnungen des TBA würde der Rückgang der Passagiernachfrage bei einer Umstellung auf den Busbetrieb leicht stärker ausfallen als in den Studien 2009 ausgewiesen. Der Rückgang des ÖV-Anteils (Modal Split) im Waldenburgerthal hingegen würde leicht weniger stark ausfallen, als 2009 prognostiziert.

Das TBA geht bei einem Systemwechsel von Bahn auf Bus von Infrastrukturkosten, für welche der Kanton aufkommen müsste, in Höhe von ca. CHF 30.5 Mio. ($\pm 50\%$) aus. Darin enthalten sind der Bau von 4 x 2 Busbuchten und 5 x 2 Fahrbahn-Haltestellen zwischen Talhaus und Oberdorf (15 Mio.), der Bau eines Bushofs und einer Garage in Waldenburg, inklusive Rückbau des Bahnhofs (15 Mio.) und die Installierung neuer Haltekanten in Bad Bubendorf, inklusive Rückbau der WB-Kreuzung auf ein Gleis (0.5 Mio.). Für die Variante eines Busses, der ab Bad Bubendorf die WB-Trasse mitbenützen würde, würden zusätzliche Kosten in Höhe von ca. CHF 52 Mio. anfallen, also total CHF 82.5 Mio. ($\pm 50\%$) für notwendige Infrastrukturmassnahmen zwischen Bad Bubendorf und Frenkebrücke (22.2 Mio.), an der Frenkebrücke selber (3.6 Mio.), im Burggraben (10.6 Mio.) und im Bahnhof Liestal (15.6 Mio.).

Weitere Massnahmen, u. a. der Landerwerb, Werkleitungen für den Busbetrieb, der Rückbau der WB-Trasse zwischen Bahnhof Liestal und Altmarkt, der Rückbau der Sicherungsanlagen, Gleichrichten und Fahrleitung, Umweltmassnahmen und geotechnische Untersuchungen, Lichtsignalanlagen für den Einspurbetrieb der Busfahrbahn und gestalterische Massnahmen im Strassenbereich wurden in dieser Kostenschätzung des TBA nicht berücksichtigt.

Ebenfalls vom TBA berechnet wurden die Kosten von ausgewählten Varianten des Busbetriebs (u. a. Schnellbus, Trolleybus). Die jährlichen Mehrkosten eines Betriebskonzepts Schnellbus gegenüber der oben skizzierten konventionellen Busvariante würden sich auf CHF 0.365 Mio. belaufen. Die Investitionen für einen Trolleybusbetrieb würden sich auf ca. CHF 40.8 Mio. belaufen. Im Betrieb wären bei einem Trolleybus im Vergleich zu einem konventionellen Dieselbus mit Mehrausgaben von jährlich CHF 2.04 Mio. zu rechnen.

Position der BLT gegenüber einem Systemwechsel von Bahn auf Bus

Die BLT hat unabhängig von den Abklärungen des TBA eigene Überschlagsrechnungen zu den Kosten einer Umstellung von Bahn auf Bus angestellt. Die Verantwortlichen der BLT veranschlagen die jährlichen Netto-Mehrkosten eines Bahn- gegenüber eines Busbetriebs für den Kanton Basel-Landschaft auf ca. CHF 1 Mio. Für die Bahn spreche die hohe Fahrplanstabilität dank Eigentrasse, kürzere Reisezeiten, schlanke Anschlüsse und gute Umsteigebeziehungen, Fahrkomfort, grosse Transportkapazität sowie die gute Spitzenabdeckung. Die BLT-Verantwortlichen unterstreichen die Tatsache, dass der Bund bereit ist, die CHF 170 Mio. in die WB-Infrastruktur zu investieren und zusätzlich die Aufwendungen für den Betrieb und den Unterhalt der Infrastruktur zu übernehmen. Neben einer Entlastung der Strasse winken dem Unternehmen durch den Bahnbetrieb höhere Erträge. Gemäss Einschätzung der BLT ist die WB langfristig aus verkehrs- und raumplanerischer Perspektive für den erweiterten Wirtschaftsraum Liestal und das Waldenburgerthal die bessere Wahl als der Bus.

Mit Blick auf die Fusion mit der WB, so hält die BLT fest, könne auch bei einer Umstellung auf Busbetrieb ein betriebliches und kostenmässiges Synergiepotenzial realisiert werden. Von einem Systemwechsel wäre jedoch das Personal direkt betroffen. Für den Betrieb der Waldenburgerbahn werden heute rund 30 Personen benötigt im Betrieb, in den Werkstätten und der Infrastruktur. Bei einer Umstellung auf den Bus käme es zu einem Abbau von ca. 10 – 13 Personaleinheiten. Ungefähr 17 Personen könnte eine Weiterbeschäftigungsmöglichkeit angeboten werden. Die dadurch anfallenden Kosten für Umschulungen und für einen Sozialplan würden sich auf CHF 3 Mio. belaufen.

Die Bewertung der WB-Aktien erfolgte im Hinblick auf die Weiterführung des Bahnbetriebs und nicht zum Liquidationswert. Es ist davon auszugehen, dass der Kauf der WB-Aktien in der Höhe von CHF 2.5 Mio. bei einer Umstellung auf Busbetrieb voll abgeschrieben werden müsste.

Ferner würden diverse Rückbaukosten anfallen. Dazu gehören der Abbruch der baufälligen Depotanlagen in Waldenburg, die Altlastentsorgung sowie der Rückbau der Infrastruktur. Diesen Betrag schätzt die BLT auf CHF 18 Mio. Bei einer Umstellung auf Busbetrieb würden somit Gesamtkosten in der Grössenordnung von CHF 23.5 Mio. anfallen, welche die BLT nicht selber aufbringen kann. Diese müssten, so die BLT, zwingend durch die öffentliche Hand übernommen werden.

Position von BAV und SBB gegenüber einem Systemwechsel von Bahn auf Bus

In ihren Rückmeldungen an das TBA unterstrichen BAV und SBB, dass eine Bus-Trasse zwischen Altmarkt und Liestal sowie die Anpassungen im Bahnhof Liestal nicht durch den Bahninfrastrukturfonds des Bundes (BIF) finanziert würden und die gesamten Kosten durch den Kanton getragen werden müssten. Um die Umsetzung des Vierspurausbaus Bahnhof Liestal zeitlich nicht zu gefährden, muss der Landratsbeschluss zum vorliegenden Geschäft bis Ende 2015 gefällt werden. Eine Umprojektierung des Vierspurausbaus Liestal stellt ein grosses Terminrisiko dar. Der Termin für die Inbetriebnahme Ende 2025 wäre bei weiteren Abklärungen gefährdet. Davon betroffen wäre auch das geplante Wendegleis, welches Grundvoraussetzung für den Viertelstundentakt zwischen Basel und Liestal wäre. Grund und Boden zwischen Altmarkt und Liestal befinden sich im Eigentum der SBB und

würden es auch bei einer Busspur bleiben. Für diesen Fall wäre ein Pachtvertrag im Burggraben denkbar.

Kommissionsberatung zum Systementscheid Bahn oder Bus

Eine Mehrheit der Kommissionsmitglieder hat grosse Zweifel, dass eine Linienführung des Busses durch Liestal funktionieren würde. Gerade in Spitzenzeiten sei das Verkehrsnetz bereits heute sehr stark überlastet. Diese Einschätzung wird von den Verantwortlichen der BLT geteilt. Obschon eine Busverbindung via Wasserturmplatz technisch und betrieblich machbar sei, würden die Nachteile ganz klar überwiegen. Zur Bewältigung des Passagieraufkommens auf der Strecke Waldenburg-Liestal wären zu Spitzenzeiten drei 21 Meter lange Busse notwendig. Diese würden den motorisierten Individualverkehr und die bereits bestehenden Buslinien noch zusätzlich schwächen und den Verkehrsfluss behindern.

Man müsse sich, so eine Kommissionsmehrheit, darüber im Klaren sein, dass ein freiwilliger Verzicht des Kantons Basel-Landschaft auf die vom BAV für den Ausbau der WB eingestellten finanziellen Mittel über CHF 170 Mio. lediglich zur Folge hätte, dass diese Gelder in einer anderen Region der Schweiz in den Ausbau der ÖV-Verkehrsinfrastruktur investiert würden. Am grundsätzlichen Finanzierungsmechanismus des ÖV – der Kanton Basel-Landschaft bezahlt CHF 20 Mio. pro Jahr in den gemeinsamen FABI-Topf – könne man auf Stufe Kantonsparlament mittelfristig nichts ändern.

Der positive Beitrag der WB zur mittel- und langfristigen Stärkung der Entwicklung der Stadt Liestal wird von einer Kommissionsmehrheit in der Güterabwägung der beiden Systeme hoch gewichtet. Es ist absehbar, dass die Bedeutung der Zentrumsfunktion von Liestal künftig zunehmen wird.

Konsultative Abstimmung zur Systemfrage Bus oder Bahn

In einer konsultativen Abstimmung spricht sich die Bau- und Planungskommission mit 11:2 Stimmen gegen einen Systemwechsel von Bahn auf Bus aus.

2.2.2 Beratungen über den Systementscheid Spurweite (Vorlage)

Einsparungspotenzial der Meterbahn

Die Vertreter des Tiefbauamtes beziffern das jährliche Einsparungspotenzial im Unterhalt einer Meterspur gegenüber der heutigen 75 cm-Spur auf ca. CHF 200'000. Die BLT verweist in diesem Zusammenhang auf den Umstand, dass nach einer Umspurung die Werkzeuge und Spezialfahrzeuge der BLT neu auch auf der WB-Strecke im Unterhalt verwendet werden könnten.

Eine Kommissionsmehrheit sieht daher in der Meterspur die wirtschaftlichste Lösung, bei welcher die vorausgehenden Aufwendungen für die Umspurung nicht negativ ins Gewicht fallen, sondern durch Einsparungen beim Unterhalt von Infrastruktur und Rollmaterial sogar überkompensiert werden können. Abgesehen davon müssten 10 von 13 Streckenkilometern der WB bis 2022 sowieso erneuert werden, da sie das Ende ihrer Lebensdauer erreichen. Die übrigen 3 Kilometer müssten bis 2033 erneuert werden.

Risiken eines Weiterbetriebs der 75 cm-Spur

Eine Kommissionsmehrheit teilt die Einschätzung der BLT und des TBA, dass die Beibehaltung der 75 cm-Spur langfristig ein technisches sowie ein Kostenrisiko darstelle. Es ist heute nicht gesichert, dass die für den Neubau und Unterhalt der Gleis- und Fahrleitungsanlagen nötigen Maschinen mittelfristig verfügbar sein werden. Hinzu kommt, dass Investitionen beim Bau der Infrastruktur sowie der Fahrzeugunterhalt teurer sind.

Eine Kommissionsminderheit vertritt die Meinung, dass die Einsparungen einer Umspurung, bezogen auf einen Betrachtungsraum von 40 Jahren unbedeutend sind und sich bezüglich Sicherheit, Komfort, Fahrzeit und Pünktlichkeit kein Mehrwert ergibt. Zudem würde die Beibehaltung der 75 cm-Spur den Erhalt der Dampfbahn ermöglichen.

Details zur Finanzierung

Auf Nachfrage der Kommission bestätigen die Vertreter des Tiefbauamts, dass sich der Bund zur Finanzierung erst dann abschliessend äussern wird, wenn der Kanton ein offizielles Gesuch zur Mitfinanzierung einreicht. Das BAV hat jedoch im Rahmen kürzlich stattgefundener Treffen mit Vertretern des TBA und der BLT klar signalisiert, dass der Kanton planerisch auf der sicheren Seite sei. Zudem hat das TBA bereits vor einem Jahr mit dem BAV Kontakt aufgenommen und das Projekt frühzeitig vorangemeldet. Entsprechend wurden die finanziellen Mittel beim Bund für die Tranche 2021-2024 bereits eingestellt.

Das BAV wartet nun ab, ob die von ihm inhaltlich unterstützte Vorlage vom Landrat gutgeheissen wird. Grundsätzlich wird der Bund jene Bahnlösung finanzieren, welche unter dem Aspekt Lebenszykluskosten am günstigsten ist. Konkret wäre dies die Meterspur, auf welcher 2.65 m-Wagen fahren würden. Die Mehrkosten zwischen dieser und der vom Kanton Basel-Landschaft gewünschten Variante einer Meterspur mit 2.40 m-Wagen belaufen sich auf CHF 3.5 Mio. Diese Differenz könnte das BAV dem Kanton maximal in Rechnung stellen, wobei der genaue Betrag noch ausgehandelt werden müsste. Mit einer abschliessenden Entscheidung hinsichtlich der Finanzierung ist 2019 zu rechnen.

Dampfbahn

Bei einer Umspurung müsste der Dampfbetrieb mit den heutigen Fahrzeugen aufgegeben werden. Die Verwaltungsräte der WB und der BLT bedauern dies. Für das Unternehmen, wie auch für eine Kommissionsmehrheit und für die 4'300 Unterzeichner der entsprechenden Petition ist jedoch der Bestand der WB als Bahn von übergeordneter Bedeutung. Hinzu kommt, dass die alleinige Entscheidungskompetenz in der Frage des Dampfbetriebs bei der WB als heutige, bzw. der BLT als künftige Betreiberin liegt.

3. Antrag an den Landrat

Die Bau- und Planungskommission beantragt dem Landrat mit 9:4 Stimmen gemäss unverändertem Entwurf des Landratsbeschlusses zu beschliessen.

7. Dezember 2015 / dzu

Bau- und Planungskommission
Hannes Schweizer, Präsident

Beilage

- Landratsbeschluss (unverändert)

Landratsbeschluss

über den Systementscheid Spurweite Waldenburgerbahn

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Landrat nimmt die Ausführungen zur Spurweite und zur Wagenkastenbreite der Waldenburgerbahn zustimmend zur Kenntnis.
2. Der Landrat beauftragt den Regierungsrat, seine Vertreter im Verwaltungsrat der Waldenburgerbahn im Sinne der Empfehlung der Landratsvorlage zu mandatieren.
3. Der Regierungsrat wird beauftragt, Verhandlungen mit dem Bundesamt für Verkehr über die Finanzierung der Umspurung der Waldenburgerbahn auf Meterspur aufzunehmen.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: