



## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** **Bericht der Petitionskommission an den Landrat  
betreffend Petition des Vereins Dampfzug Waldenburgertal (VDWB):  
«Rettet das Waldenburgerli»**

Datum: 4. August 2015

Nummer: 2015-290

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](#)

---



2015/290

Kanton Basel-Landschaft

Landrat

## **Bericht der Petitionskommission an den Landrat**

### **betreffend Petition des Vereins Dampfzug Waldenburgertal (VDWB): «Rettet das Waldenburgerli»**

Vom 4. August 2015

#### **1. Ausgangslage**

Die Petition «Rettet das Waldenburgerli» wurde am 16. April 2014 durch das Büro des Landrates zur Vorberatung an die Petitionskommission überwiesen. Sie ist von über 4'400 Personen unterzeichnet. Lanciert wurde die Petition durch den Verein Dampfzug Waldenburgertal (VDWB), welcher alle Personen oder Stellen der Regierung und der Privatwirtschaft darum bittet, alles in ihrer Macht Stehende zu unternehmen, um den Waldenburgerli-Dampfzugbetrieb auch in Zukunft zu ermöglichen.

Für Details wird auf den beiliegenden Petitionstext sowie auf das Begleitschreiben der Petenten vom 27. März 2015 verwiesen.

#### **2. Kommissionsberatung**

##### **2.1. Organisatorisches**

Die Petition wurde an den Kommissionssitzungen vom 12. Mai 2015 und vom 9. Juni 2015 im Beisein des juristischen Beraters der Petitionskommission, Peter Guggisberg, Leiter Rechtsetzung Sicherheitsdirektion, beraten.

Angehört wurde seitens der Petenten eine Dreierdelegation bestehend aus folgenden Personen: Kurt Grieder, Präsident Verein Dampfzug WB (VDWB), Toni Huwyler, Vizepräsident VDWB und Hans-Rudolf Sutter, Projektleiter «Rettet das Waldenburgerli».

Seitens der Verwaltung wurden Jörg Jermann, Leiter Geschäftsbereich Mobilität, Tiefbauamt und Axel Mühlmann, stv. Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur, ebenfalls Tiefbauamt, angehört. Zur Kommissionssitzung vom 9. Juni 2015 wurde zusätzlich noch Peter Widmer, Direktor der Waldenburgerbahn AG, eingeladen.

##### **2.2. Eintreten**

Eintreten auf die vorliegende Petition war unbestritten.

##### **2.3. Detailberatung**

###### **2.3.1 Schriftliche Stellungnahme der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD)**

In ihrem Schreiben vom 6. Mai 2015 hält Regierungsrätin Sabine Pegoraro einleitend fest, sowohl der Dampfzug im Waldenburgertal als auch die Schieneninfrastruktur seien Eigentum der Waldenburgerbahn AG und nicht des Kantons. Der Kanton sei zwar ein bedeutender Aktionär, für den Bahnbetrieb und -unterhalt sei jedoch die Waldenburgerbahn AG verantwortlich. Die Petition verlange im We-

sentlichen, den Betrieb des Dampfzuges der Waldenburgerbahn sicherzustellen und gleichzeitig die Waldenburgerbahn als attraktive und zuverlässige Pendlerbahn zu erhalten. Insbesondere die zweite Forderung decke sich vollumfänglich mit der Haltung der BUD. Die Forderung zur Sicherstellung des Dampfbetriebs stehe in Abhängigkeit zu der vom Landrat in Auftrag gegebenen Prüfung bezüglich der künftigen Spurweite der Waldenburgerbahn, welche voraussichtlich diesen Sommer abgeschlossen sein werde. Anschliessend werde die Regierung dem Landrat eine entsprechende Vorlage unterbreiten. *(Siehe dazu Vorlage und Kommissionsbericht 2013/465 sowie Landratsbeschluss vom 8. Mai 2014.)*

Die Forderung der Petenten, die historischen Personenwagen wieder instand zu stellen und somit die betrieblichen Voraussetzungen für den Einsatz des Dampfzuges zu schaffen, sei an die Waldenburgerbahn AG zu richten, in deren Besitz sich die Personenwagen befänden. Neben den beiden Sparten Infrastruktur und Regionalverkehr stelle der Betrieb des Dampfzuges eine eigenständige Sparte der Waldenburgerbahn AG dar.

### 2.3.2 Anhörung der Petenten

Die Petenten betonten anlässlich der Anhörung vom 12. Mai 2015, die Dampfbahn im Waldenburger Tal sei weit herum bekannt, der künftige Betrieb jedoch aus verschiedenen Gründen gefährdet. Der Verein Dampfzug Waldenburgerbahn VDWB setzt sich dafür ein, den historischen Dampfzug vor dem Verschwinden zu retten. Ende 2014 musste der Dampfbetrieb eingestellt werden, da die Personenwagen der historischen Bahn Sicherheitsmängel aufweisen. Diese befinden sich im Besitz der Waldenburgerbahn AG, welche nach Ansicht der Petenten den Unterhalt in den letzten Jahren vernachlässigt habe. Die drei Bahnwagen stehen seit über dreissig Jahren bei jedem Wetter im Freien und haben entsprechend Schaden genommen. Ausserdem seien die vom Bundesamt für Verkehr vorgeschriebenen Revisionen seit vierzehn Jahren nicht mehr durchgeführt worden. Auf diese Missstände habe der VDWB die Waldenburgerbahn AG immer wieder hingewiesen. Die Dampflokomotive aus dem Jahr 1902 wird durch die Dampfgruppe unterhalten und befinde sich in sehr gutem Zustand. Von den Petenten wurde in diesem Zusammenhang die Frage aufgeworfen, ob die Dampfbahn von der Geschäftsleitung der Waldenburgerbahn AG bewusst auf ein Abstellgleis manövriert worden sei. Ohne Instandstellung des Rollmaterials werde eine Wiederaufnahme des Dampfbetriebs nicht möglich sein, obwohl es sich dabei um eines der wichtigsten touristischen Aushängeschilder im Waldenburger Tal handle. Es sei einmalig, dass hier eine originale Zugskomposition noch auf ihrer originalen Strecke verkehre. Nach der Sanierung der Personenwagen wäre ein minimaler Ausbau der jetzigen Infrastruktur in Waldenburg notwendig, um den Dampfzug besser vor der Witterung schützen zu können.

Die Strecke der Waldenburgerbahn muss in den nächsten Jahren saniert werden. Im Rahmen der Landratsvorlage 2013/465 wurde die Regierung vom Landrat beauftragt, an Stelle der heutigen Spurweite von 75 cm die Meterspur zu prüfen. Damit wäre ein Dampfbetrieb auch nach der Instandstellung der Personenwagen nicht mehr möglich. Die Petenten sind der Ansicht, eine Umspurung würde weder technische noch betriebliche Vorteile bringen und es könnten trotz eventuellen, einmaligen Einsparungen bei der Rollmaterialbeschaffung künftig keine weiteren Kosten eingespart werden. Eine Umspurung der gesamten Bahnstrecke würde gemäss den Petenten sogar teurer, als die blosser Sanierung der 75 cm-Spur, denn diese müsste nur stellenweise ersetzt werden. Die in der genannten Landratsvorlage geplanten Erneuerungen betreffen vor allem die Anpassung der Haltestellen im Hinblick auf ihre Behindertengerechtigkeit sowie die Anschaffung neuer Triebwagen. Würde die 75 cm-Spur beibehalten, könnte der Dampfbetrieb weitergeführt und professionalisiert werden.

Die Petenten bitten den Landrat vor allem darum, an der Spurweite von 75 cm festzuhalten und die Kosten gesamtheitlich zu betrachten, die Instandstellung der historischen Personenwagen zu verlangen sowie weitere Bemühungen für die Wiederaufnahme des Betriebs zu unterstützen.

Gemäss den Petenten stehe die Bevölkerung des Waldenburger Tales zu 100 Prozent hinter den Anliegen der Petition, auch politisch seien diese breit abgestützt. Sollte der Landrat an der heutigen Spurbreite festhalten, werde der VDWB auf jeden Fall bereit sein, in allen Bereichen mitzuwirken und den Dampfbetrieb gegenüber heute aktiver und professioneller zu betreiben.

### 2.3.3 Anhörung der Vertreter der Bau- und Umweltschutzdirektion

Die Vertreter des Tiefbauamtes betonten im Rahmen der Anhörung, dass die Waldenburgerbahn AG sowohl Eigentümerin der Bahninfrastruktur als auch des Dampfbetriebes sei. Der Kanton ist als Aktionär an der Waldenburgerbahn AG beteiligt. Die Waldenburgerbahn AG habe die Bau- und Umweltschutzdirektion um Unterstützung im Hinblick auf die notwendige Erneuerung der Waldenburgerbahn angefragt. Diese Erneuerung werde vom Bund verlangt, da sowohl die Fahrzeuge als auch die Haltestellen nicht mehr den gesetzlichen Normen entsprechen (Behindertengerechtigkeit, Sicherheitsaspekte). Daraufhin wurde die Landratsvorlage 2013/465 ausgearbeitet und im Lauf der Beratung in der Bau- und Planungskommission die Frage aufgeworfen, ob angesichts der notwendigen Erneuerung der Schienen (10 km von 13 km Bahnlinie müssten so oder so ersetzt werden) auch ein Wechsel der Spurweite auf einen Meter sinnvoll wäre. Ein solcher Spurwechsel würde rund 7 Mio. Franken mehr kosten; allerdings wäre das Rollmaterial für die Meterspur günstiger, da diese Spurweite für Schmalspurbahnen in Europa üblich sei. Eine neue Landratsvorlage zum Spurentscheid werde wohl bis kurz nach den Sommerferien 2015 vorliegen. Der abschliessende Entscheid über die Spurweite werde beim Bund liegen, welcher für die Kosten der Bahnsanierung zu 100 Prozent aufkommen wird. Für den Bund müsse das Gesamtsanierungspaket Sinn machen, zur Frage der Spurweite stelle er sich indifferent. Vorgesehen sei die Erneuerung der Waldenburgerbahn im Zeitraum 2020 bis 2024, der Bund habe die entsprechenden Gelder eingestellt.

Die Frage, weshalb der Unterhalt der Nostalgiewagen von der Waldenburgerbahn AG vernachlässigt wurde, konnten die Vertreter der BUD nicht beantworten. Die Verantwortung dafür liege bei der Bahn und nicht beim Kanton.

### 2.3.4 Anhörung des Direktors der Waldenburgerbahn AG

Nachdem die Petenten den mangelnden Unterhalt der historischen Personenwagen moniert hatten und der Kanton in dieser Frage klar jede Verantwortung von sich wies, wurde auch der Direktor der Waldenburgerbahn AG, Peter Widmer, zu einer Anhörung eingeladen. Er erklärte, den Verwaltungsrat bereits im Jahr 2011 darauf aufmerksam gemacht zu haben, dass der Dampfbetrieb aus verschiedensten Gründen nicht aufrechterhalten werden könne. So stünden keine Kapazitäten zur Führung des Dampfbetriebs zur Verfügung, die drei Personenwagen bedürften einer Totalsanierung, der Dampfzug verkehre oft unzuverlässig, verursache damit erheblichen Aufwand (bis hin zum Abschleppen) und dem Fahrpersonal fehle es an Routine. Aufgrund fehlender Personalkapazität, fehlender Deckungsbeiträge sowie aufgrund technischer und betrieblicher Risiken sei die Weiterführung des Dampfbetriebs nicht mehr angezeigt.

Um in Zukunft wieder einen Dampfbetrieb führen zu können, müssten Mittel für den Unterhalt sowie die Unterbringung des historischen Rollmaterials bereitgestellt werden, es müssten alle Leistungen der Sparten Infrastruktur und Regionaler Personenverkehr des Nebengeschäfts Dampfbetrieb verrechnet werden und die gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden. Für die dringliche Revision der Personenwagen wäre mit Investitionen von CHF 400'000 je Wagen zu rechnen.

Im März 2014 beantragte der Direktor der Waldenburgerbahn dem Verwaltungsrat, das Nebengeschäft Dampfbetrieb inklusive Rollmaterial aus der WB auszulagern und einer neuen Trägerschaft zuzuführen. Seiner Meinung nach müsse angestrebt werden, das Rollmaterial wenn immer möglich langfristig zu erhalten, entweder fahrend oder stationär. Favorisiert wurde in diesem Zusammenhang die Idee, eine eigene Trasse für den historischen Betrieb zu bauen.

Grundsätzlich wären beträchtliche finanzielle Mittel notwendig, um das Kulturgut Dampfzug auch für die Zukunft zu erhalten. Am 8. Mai 2015 habe der Verwaltungsrat der Waldenburgerbahn AG schliesslich beschlossen, einen Businessplan für den Weiterbetrieb des Dampfbetriebs nach den Vorgaben des Regierungsrates erstellen zu lassen. Der Direktor der WB bedauert, dass seit den ersten Diskussionen im Jahr 2011 nicht schon früher gehandelt wurde. Grundsätzlich fände er es wichtig, den Dampfzug vor dem Verfall zu bewahren und einer späteren Generation den Entscheid zu überlassen, diesen auf eigener Trasse wieder fahren zu lassen. Die Gemeinden wären gemäss Peter Widmer an

einem Erhalt des Dampfbetriebs interessiert, jedoch wurden noch keine Gespräche mit ihnen über ihre allfällige Beteiligung an den Kosten geführt.

Auf der Waldenburgerlinie sollen die Pendlerzüge künftig im Viertelstundentakt verkehren. Gemäss Peter Widmer wäre es somit auch bei einem Festhalten an der heutigen Spurweite von 75 cm aus Kapazitätsgründen nicht mehr möglich, daneben den Dampfzug verkehren zu lassen. Eine Umspurung auf einen Meter würde es ermöglichen, Synergien mit anderen Bahnen im Bereich der Beschaffung oder des Unterhalts zu nutzen.

### **2.3.5 Würdigung durch die Petitionskommission**

Die Mitglieder der Petitionskommission erachten den Dampfzug im Waldenburger Tal als wichtiges Kulturgut, welches nicht ohne Not verschwinden sollte. Um einen Betrieb auch in Zukunft zu ermöglichen, wären allerdings beträchtliche finanzielle Mittel und auch ein gutes Betriebskonzept unabdingbare Voraussetzungen.

Bis zur Einstellung des Dampfbetriebs wurden jährlich im Rahmen von 6 öffentlichen Fahrten in den Monaten Mai bis Oktober jeweils maximal rund 1'400 Passagiere befördert. Die Vernachlässigung des Unterhalts der Bahnwagen bedeutete ein Stück weit den Todesstoss für den Dampfzug. Wichtig wäre es für den Erhalt des Zuges, in erster Linie das Rollmaterial zu restaurieren, zu erhalten und in einer Halle unterzubringen. Später müsste dann darüber entschieden werden, den Zug allenfalls auf eigener Trasse wieder verkehren zu lassen. Auch bei einem Festhalten an der 75 cm-Spur wäre ein Dampfbetrieb nur so lange möglich, wie der Halbstundentakt bestehen bliebe.

Für die Entwicklung des Waldenburger Tales steht nach Ansicht der Kommissionsmitglieder eine moderne und leistungsfähige Pendlerbahn im Vordergrund, der Stellenwert der Dampfbahn sei demgegenüber geringer einzustufen.

Nach intensiver Auseinandersetzung mit der Petition kamen die Kommissionsmitglieder zum Schluss, dass die Anliegen der Petenten dem Landrat im Hinblick auf den zu fällenden Entscheid über die künftige Spurweite der Waldenburgerbahn zur Kenntnis gebracht werden sollen. Weiter stellten sie fest, dass der Unterhalt des Rollmaterials weder in die Kompetenz des Landrates noch in diejenige des Regierungsrates fällt, es handelt sich dabei um die alleinige Kompetenz der Waldenburgerbahn AG. Es wird allerdings bedauert, dass der Unterhalt der historischen Personenwagen in den letzten Jahren vernachlässigt wurde.

Sollte die Spurweite von 75 cm beibehalten werden, könnte eine Restauration des Dampfzuges sowie die Auslagerung des Dampfbetriebs in eine eigene Institution ins Auge gefasst werden. Diesbezüglich liegt die Zuständigkeit, wie bereits erwähnt, bei der Waldenburgerbahn AG.

### **3. Antrag an den Landrat**

://: Die Mitglieder der Petitionskommission beantragen dem Landrat mit 7:0 Stimmen (ohne Enthaltungen), von der vorliegenden Petition im Sinne der Erwägungen Kenntnis zu nehmen.

Grellingen, 4. August 2015

**Petitionskommission**  
Georges Thüring, Präsident

#### **Beilagen**

- Petition «Rettet das Waldenburgerli»: Unterschriftenbogen
- Begleitschreiben der Petenten zur Petition vom 27. März 2015 mit Beilage

221

# Rettet das Waldeburgerli!



## Petition des VDWB – Verein Dampfbahn Waldenburgerbahn

---

Die unterzeichnenden Personen bitten mit dieser Petition alle Personen oder Stellen der Regierung und der Privatwirtschaft, alles in ihrer Macht stehende zu unternehmen, dem Waldeburgerli-Dampfbahn einen betriebsfähigen Zustand zu ermöglichen. Dieser historische Dampfbahn soll weiterhin das Waldenburgerli mit öffentlichen Fahrten beleben und als historisches, einzigartiges Baslerbieter Kulturgut bestehen bleiben.

Name / Vorname	Alter	Wohnadresse	E-Mail (freiwillig)	Unterschrift
----------------	-------	-------------	---------------------	--------------

---

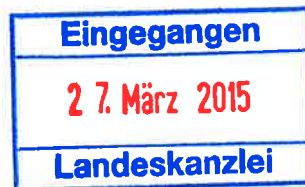
---

Patronat: Verein Dampfbahn Waldenburgerbahn VDWB, Postfach, 4434 Hölstein. [www.waldeburgerli.ch](http://www.waldeburgerli.ch)  
Bankverbindung: Basellandschaftliche Kantonalbank, Rheinstrasse 7, 4410 Liestal. IBAN CH45 0076 9401 0326 3200 1



Kurt Grieder, Präsident

E-Mail: [grieder.kurt@bluewin.ch](mailto:grieder.kurt@bluewin.ch)



VDWB – Postfach 422 – 4434 Hölstein

An die Landräte des  
Kantons Basel-Landschaft

27. März 2015

## Petition ‚Rettet das Waldebürgerli‘

Sehr geehrte Landrätinnen und Landräte

Sie werden im Laufe dieses Jahres über den Systementscheid Spurweite Waldenburgerbahn beraten und eine Entscheidung treffen. Dieser Entscheidung wird nachhaltige Auswirkungen auf die Zukunft der Waldenburgerbahn haben.

Unbestritten ist, dass die Pendlerbahn mit derzeit über 1.8 Mio Passagieren pro Jahr auch in Zukunft attraktiv, zuverlässig und mit einem zeitgemässen Komfort unterwegs sein muss. Dafür setzen wir uns als Benützer und auch als Verein, der den Erhalt des kulturhistorisch einzigartigen und wertvollen Dampfzuges auf der Originalstrecke zum Ziel hat, mit Nachdruck ein.

Es mag visionär sein, über eine Umspurung auf die Meterspur nachzudenken. Die finanzielle Realität spricht unseres Erachtens aber klar für eine Zukunft der Waldenburgerbahn auf der heutigen 75 cm Spur. Die für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung stehenden Gelder reichen bei Weitem nicht aus, alle Wünsche schweizweit zu befriedigen. Augenmass ist gefordert, ist es doch sehr unwahrscheinlich, dass die autarke Nebenstrecke der Waldenburgerbahn die kolportierten CHF 200 Mio zugesprochen erhält.

Wir reichen heute unsere Petition ‚Rettet das Waldebürgerli‘ mit **4437 Unterschriften** ein. Dies bezeugt den Willen der Bevölkerung, für eine attraktive Pendlerbahn und auch für den Erhalt des Dampfzuges, mit Nachdruck einzustehen. Die Petition fordert die Verantwortlichen auf, den Betrieb der beiden Züge sicherzustellen. Die Personenwagen des Dampfzuges wurden offensichtlich im Unterhalt vernachlässigt und sind im Jahre 2015 nicht einsatzfähig. Die Petition fordert, das Versäumte nachzuholen und die betrieblichen Voraussetzungen für den Einsatz des Dampfzuges unverzüglich zu bewerkstelligen.

Wir danken den Landrätinnen und Landräten für eine verantwortungsvolle, realistische und wohlüberlegte Beratung dieses Geschäftes.

  
Kurt Grieder  
Präsident

  
Jürg Brüniger  
Finanzen + Administration

Verein Dampfung Waldenburgerbahn – VDWB

## Modernisierung der Waldenburgerbahn mit Augenmass

Die Waldenburgerbahn verbindet das Tal mit dem Kantonshauptort Liestal und an das Netz der SBB sowie zahlreichen Buslinien. Die Bahn soll für CHF 200 Mio. saniert werden. Der Landrat hat bereits einen ersten Kredit von



CHF 43.1 Mio. gesprochen. Im Rahmen der Sanierung wird geprüft, ob die Spur der Bahn um 25 cm verbreitert werden soll. Gemäss einer groben Kostenschätzung könnte mit einer Spurverbreiterung auf 1 Meter ein Prozent der Ausgaben eingespart werden. Diese relativ geringfügige Einsparung hat erhebliche Folgen während der Sanierung und bringt keine Platzvorteile für die jährlich 1.8 Mio Passagiere der Waldenburgerbahn. Zudem verliert das Tal ein attraktives und beliebtes Tourismusangebot in Form des historischen Dampfzuges.



### Häufige Fragen

Könnte bei einer Meterspur Rollmaterial, von der Stange' günstiger beschafft werden?

Wieso baut man nicht ein drittes Gleis ein, um den Betrieb des Dampfzuges sicherzustellen?

Wäre nicht jetzt der nie mehr wiederkehrende Moment für einen Spurwechsel auf 1 m?

Sind Fr. 200 Mio nicht eine überrissene Summe für die Sanierung von 13 km Bahnstrecke und neuem Rollmaterial?

Können Züge auf einer Meterspur schneller fahren?

Sind die Wagen bei einer Meterspur nicht komfortabler für die Passagiere als die sehr enge Sitzanordnung der heutigen Waldenburgerbahn?

Was bringt der Dampfzug dem Waldenburgertal?

Kostet der Gleisunterhalt bei 75 cm wirklich mehr als bei der Meterspur?

### Antworten

Die Mariazeller-Bahn in Oesterreich beweist die Konkurrenzfähigkeit einer 76cm Spur mit modernstem Rollmaterial. Die Triebwagen sind modular konstruiert und werden nach den Wünschen der Besteller aufgebaut. So gesehen ist heute jeder Zug eine individuelle Anfertigung – und zwar in allen Spurweiten.

Dies ist technisch machbar, jedoch sehr komplex und entsprechend teuer.

Die WB bleibt ein Inselbetrieb. Eine Umspurung macht nur dann Sinn, wenn die Bahn mit einer anderen Linie (z.B. Tram) verknüpft würde, was aber in Zukunft nicht der Fall sein wird.

Bei einer Umspurung müsste nicht nur die Strecke, sondern sämtliche Installationen wie Bahnhofsanlage, Remisen, Depots, etc. neu gebaut werden

Bei den vielen Geschwindigkeitsbegrenzungen und Kurven bringt ein schnelleres Fahren auf der kurzen Strecke nur Sekunden.

Die Trams auf einer Meterspur haben auch nur 3 Sitze pro Reihe. Der Komfortgewinn liegt in der moderneren Bauweise und Sitzanordnung, nicht an der Breite der Wagen.

Lebensqualität für alle  
Tourismus im Tal (Gastronomie)  
Verantwortungsbewusster Umgang mit Kulturgut  
Er ist ein kleines Juwel für das Baselbiet

Der Unterhalt kostet gleich viel.



## Die Mariazeller Bahn

- Beispiel einer modernen Bahn auf einer 76 cm Spur



### Patronatskomitee

c/o VDWB  
Postfach 422  
4434 Hölstein





e-Mail: [info@waldeburgerli.ch](mailto:info@waldeburgerli.ch)  
[www.waldeburgerli.ch](http://www.waldeburgerli.ch)

**DICAD** COMBY **Print- und Lettershop**

Lueget emol genau do dri



## Die Sanierung der Waldenburgerbahn ist wichtig, aber bitte:

- Augenmass bei den Kosten 
- Keine Streckensperrung für ein Jahr 
- Keine unnötigen baulichen Eingriffe für eine Umspurung (Meterspur) 
- Alle Wagenbreiten (Profile) sind auch bei der jetzigen Spurweite von 75 cm möglich 
- Die erwarteten Einsparungen von 1–2 % sind bei der heutigen Kostenschätzung mit einer Bandbreite von + / - 30 % nicht relevant 