

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2017-406](#) Hansruedi Wirz: «Waldenburgerbahn: Bauen wir eine Luxus Bahn? »

[wird durch System eingesetzt]

vom 13. März 2018

1. Text der Interpellation

Am 2. November 2017 reichte Hansruedi Wirz, SVP Fraktion, die Interpellation [2017-406](#) «Waldenburgerbahn: Bauen wir eine Luxus Bahn?» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Während der Kanton Basel-Landschaft bei der Autobus AG (früher Autobus AG Liestal, AAGL) mittels einer Ausschreibung der Linien die Diskussion um die Rentabilität des Unternehmens befeuert – einzelne Politiker und verschiedene Medien sprechen von Millionen Franken Einsparpotential – rührt der Kanton auf der anderen Seite beim Neubau der Waldenburgerbahn finanziell mit der ganz grossen Kelle an. Trotzdem scheint das Thema Waldenburgerbahn angesichts der immens hohen Kosten kein Thema zu sein. Dies, obschon berechnete Befürchtungen bestehen, dass die Kosten am Schluss aus dem Ruder laufen.

Der Regierungsrat wird daher gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

- 1. Am 14. Juni 2016 fusionierte die Waldenburgerbahn AG mit der Baselland Transport (BLT). Wie hat sich die Übernahme für den Kanton finanziell ausgewirkt?*
- 2. Wie hat sich die Übernahme beim Unternehmen finanziell und personell ausgewirkt?*
- 3. Was hat der Rückkauf der Aktien den Kanton gekostet, und wie wird der Betrag verbucht?*
- 4. Welche Investitionen sind in den kommenden zehn Jahren auf der Strecke der Waldenburgerbahn geplant:
 - a) Beim Unternehmen (Rollmaterial, Marketing, Personal, etc.)?*
 - b) Bei der öffentlichen Hand (insbesondere Infrastruktur und Umbaumaassnahmen bei den Bahnhöfen Station Lampenberg und Bubendorf)?**
- 5. Wer kommt für die Kosten der Massnahmen bei den obgenannten Bahnhöfen auf? Welchen Anteil übernimmt der Bund, wieviel verbleibt beim Kanton, welche Kosten trägt das Unternehmen?*
- 6. Ist die Buslinie Lausen – Lampenberg, Zubringer für den Bahnhof Station Lampenberg, längerfristig gesichert?*
- 7. Warum braucht es beim geplanten Bahnhof Station Lampenberg ein 110 Meter langes Perron und einen Kreisel für Gelenkbusse?*

2. Einleitende Bemerkungen

Die Bahn ist das zweckmässigste Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs für das Waldenburger-tal. Um auch zukünftig ein attraktives ÖV-Angebot für dessen Bewohnerinnen und Bewohner anbieten zu können, muss die Bahninfrastruktur in den nächsten Jahren ausgebaut und erneuert werden. Die Umsetzung der neuen, hohen gesetzlichen Anforderungen, namentlich die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) und die Erfüllung aller Sicherheitsanforderungen für den Betrieb der Bahn gemäss Eisenbahngesetz (EBG), stellt dabei eine zentrale Randbedingung dar. Um diese zu erfüllen, ist die umfassende Sanierung der Waldenburgerbahn unumgänglich.

Die Federführung für die Erneuerung der Waldenburgerbahn liegt bei der Baselland Transport AG BLT. Die Finanzierung des Projektes erfolgt durch den Bund. Der Kanton BL begleitet das Projekt, insbesondere das Tiefbauamt und die Abteilung öffentlicher Verkehr sind dabei involviert.

Im Zuge der Erneuerung der Waldenburgerbahn werden im Waldenburger-tal auch die erforderlichen Massnahmen zum Schutz vor Naturkatastrophen wie beispielsweise Hochwasser realisiert. Die dazu anfallenden Kosten sind noch nicht abschliessend bekannt und werden von mehreren Parteien getragen werden (Gemeinden, Bund, Private). Im Weiteren kann es mit der Sanierung der Waldenburgerbahn notwendig werden, Anpassungen an der Strasse vorzunehmen. Das Projekt hat derzeit aber noch nicht die Reife, dass bereits konkrete Zahlen bekannt wären.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Am 14. Juni 2016 fusionierte die Waldenburgerbahn AG mit der Baselland Transport (BLT). Wie hat sich die Übernahme für den Kanton finanziell ausgewirkt?*

Das Aktienpaket des Kantons BL an der Waldenburgerbahn AG wurde per Aktienkaufvertrag an die BLT AG verkauft. Der Kanton hat keine Aktien von Dritten zurückgekauft, insofern sind keine Kosten für den Kanton entstanden. Die Aktien des Kantons wurden zu einem Verkaufspreis von insgesamt CHF 825'506.50 an die BLT AG veräussert (Nennwert CHF 100, Verkaufspreis CHF 130 pro Aktie).

Gleichzeitig konnte die BLT die von den Bestellern abgeholten, ungedeckten Kosten für den Betrieb der Waldenburgerbahn von 2015 auf 2018 um rund CHF 600'000 reduzieren. Die Bahninfrastruktur wird seit 1. Januar 2016 durch den Bund finanziert. Die Einsparungen aus diesem Bereich haben daher keine finanziellen Auswirkungen auf den Kanton BL.

2. *Wie hat sich die Übernahme beim Unternehmen finanziell und personell ausgewirkt?*

Gemäss Angaben der BLT konnten mit der Übernahme der Waldenburgerbahn jährliche Synergiegewinne in der Grössenordnung von CHF 1.6 Mio. realisiert, das Projektrisiko deutlich gesenkt und den Mitarbeitenden neue Perspektiven ermöglicht werden. Die Einsparungen zeigen sich in der Reduktion des Leistungsauftrages von CHF 600'000 und der Vermeidung von Mehrkosten in der Höhe von rund CHF 1 Mio. für die Rekrutierung von zusätzlichem Fachpersonal und Infrastrukturen. Diese hätte die WB benötigt, um das Erneuerungsprojekt im Alleingang bewältigen zu können. Führungs- und Fachleute der WB sind heute in Schlüsselpositionen der BLT tätig. Somit kann das fachliche und personelle Potential für die ganze BLT nutzbringend eingesetzt werden.

3. *Was hat der Rückkauf der Aktien den Kanton gekostet, und wie wird der Betrag verbucht?*

Der Kanton hat keine Aktien zurückgekauft. Wie unter Punkt 1 erläutert, hat der Kanton seine Beteiligung an der Waldenburgerbahn AG an die BLT AG verkauft. Die Transaktion wurde über die Finanzverwaltung abgewickelt und verbucht (Konti Beteiligungen und realisierte Gewinne Finanzvermögen).

4. *Welche Investitionen sind in den kommenden zehn Jahren auf der Strecke der Waldenburgerbahn geplant:*

a) *Beim Unternehmen (Rollmaterial, Marketing, Personal, etc.)?*

Für die Erneuerung der gesamten Infrastruktur (Schiene, Fahrleitung, Haltestellen, Sicherungssysteme, Doppelspurausbauten, Depot- und Werkstattneubau, Einbindung in den Bahnhof Liestal) sind Investitionen von ca. CHF 250 Mio. vorgesehen. Diese werden vom Bund über FABI finanziert. Ferner rechnet die BLT für die Beschaffung der zehn Züge mit Investitionen von etwa CHF 60 Mio. Diese Investition wird von der BLT finanziert. Der Unterhalt und die Abschreibungen werden hingegen durch die Besteller finanziert. Bei einer Abschreibedauer von 25 Jahren ergibt dies jährlich wiederkehrende Kosten von CHF 2.4 Mio.

b) *Bei der öffentlichen Hand (insbesondere Infrastruktur und Umbaumaassnahmen bei den Bahnhöfen Station Lampenberg und Bubendorf)?*

Wie bereits unter Punkt a) ausgeführt, wird die Erneuerung der Infrastruktur durch den Bund und nicht mehr durch den Kanton BL finanziert.

Die Erneuerung der beiden Haltestellen Lampenberg-Ramlinsburg und Bubendorf ist im Projektkredit von CHF 250 Mio. enthalten. Bei der Haltestelle Lampenberg-Ramlinsburg muss die Bushaltestelle mit einer Wendemöglichkeit für den Bahnersatzbus ergänzt werden. Dazu hat sich die Ausführung mit einem kleinen Kreisel als die Variante mit dem geringsten Landbedarf herausgestellt.

5. *Wer kommt für die Kosten der Massnahmen bei den obgenannten Bahnhöfen auf? Welchen Anteil übernimmt der Bund, wieviel verbleibt beim Kanton, welche Kosten trägt das Unternehmen?*

Die Finanzierung der Infrastruktur-Erneuerung erfolgt über FABI, vgl. dazu auch die Antworten oben. Die Kosten für den notwendigen Hochwasserschutz in den einzelnen Gemeinden, wie auch die Renaturierung der Vorderen Frenke, werden mittels Kostenteiler gemäss Bundesgesetz für Wasserbau nach Abzug der Bundessubventionen vom BAFU (Bundesamt für Umwelt) auf den Kanton, das Projekt und die Anstösser verteilt. Mögliche weitere Projekte wie Belagssanierungen, zusätzliche Lärmschutzmassnahmen oder auch die Neugestaltung von Ortszentren werden durch den Kanton oder die Gemeinde getragen werden.

6. *Ist die Buslinie Lausen – Lampenberg, Zubringer für den Bahnhof Station Lampenberg, längerfristig gesichert?*

Der Kanton sieht bei dieser Linie keine Änderung vor. Das Angebotsdekret über den öffentlichen Verkehr im Kanton BL definiert ein Mindestangebot für den öffentlichen Verkehr. Die Anbindung von Lampenberg und Ramlinsburg an die Station Lampenberg ist daher vorgegeben. Ramlinsburg könnte alternativ nur an Lausen angebunden werden. Dies macht betrieblich aber keinen Sinn. Die heutige Linienführung mit der Verknüpfung von Lampenberg, Station Lampenberg, Ramlinsburg und Bahnhof Lausen entspricht dem Kundenbedürfnis und ist daher auch längerfristig nicht gefährdet.

7. *Warum braucht es beim geplanten Bahnhof Station Lampenberg ein 110 Meter langes Perron und einen Kreisel für Gelenkbusse?*

Die Perronlänge bei der Haltestelle Lampenberg-Ramlinsburg beträgt 90 Meter. Dies entspricht der Perronlänge aller Haltestellen und ist auf die maximale Zuglänge der neuen Fahrzeuge abgestimmt. Die Züge verkehren in den Hauptverkehrszeiten als Doppeltraktionen und sind maximal 90 Meter lang. Um auf die Perrons zu gelangen resp. dem Behindertengleichstellungsgesetz zu entsprechen (Zugänglichkeit für Rollstuhlfahrer sowie einen niveaugleichen Einstieg in die Fahrzeuge), müssen zusätzlich Perronzugänge (Rampen) realisiert werden. Diese sind je nach Situation unterschiedlich ausgebildet.

Bei der Haltestelle Lampenberg-Ramlinsburg (Mitte der Strecke Liestal – Waldenburg) muss eine Wendemöglichkeit für den Linienbus der Linie 93 sowie für den Bahnersatz mit Gelenkbussen vorgesehen werden. Wie in der Antwort auf Frage 4b) erläutert, hat sich dazu die Ausführung mit einem kleinen Kreisel als die Variante mit dem geringsten Landbedarf herausgestellt.

Liestal, 13. März 2018

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Sabine Pegoraro

Der 2. Landschreiber:

Nic Kaufmann