

Vorlage an den Landrat

Titel: **Beantwortung der Interpellation [2016/311](#) von Hansruedi Wirz:
«Waldenburgerbahn»**

Datum: 20. Dezember 2016

Nummer: 2016-311

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

2016/311

Beantwortung der Interpellation [2016/311](#) von Hansruedi Wirz: «Waldenburgerbahn»

vom 20. Dezember 2016

1. Text der Interpellation

Am 20. Oktober 2016 reichte Hansruedi Wirz, SVP Fraktion die Interpellation [2016/311](#) «Waldenburgerbahn» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Im Mai 2014 hat der Landrat über Infrastrukturmassnahmen der Waldenburgerbahn entschieden. Hierbei ging es insbesondere um Haltestellen- und Bahnhoferneuerungen und die Sicherung von Bahnübergängen. Im Dezember 2015 hat der Landrat eine Vorlage zur Umspurung der Waldenburgerbahn auf Meterspur unter Anpassung des Lichtraumprofils auf eine Wagenkastenbreite von 2.65 verabschiedet. Wo möglich und sinnvoll erfolgt der Ausbau für das Lichtraumprofil auf 2.65 m bereits im Rahmen der Erneuerung bis 2022. Im Rahmen von später notwendigen Teilerneuerungen wird die gesamte Strecke für das Lichtraumprofil 2.65 angepasst. Die Umstellung auf die Meterspur kommt einem Neubau gleich mit dementsprechenden grossen baulichen Massnahmen. Nachdem die KMU-Betriebe im Tal in den letzten Jahren bereits mit grossen Bauvorhaben belastet wurden, werden sie nun durch die Umspurung der Waldenburgerbahn erneut stark betroffen sein. Dies ist für einen Teil der Betriebe nicht zu unterschätzen, denn teilweise leiden sie noch heute an den Folgen der bisherigen Baustellen im Tal.

Der Regierungsrat wird daher gebeten, folgende Fragen zu beantworten:

- 1. Ist es vertretbar nur wenige hundert Meter oberhalb des Bahnhofs Bad Bubendorf bei der Station Lampenberg einen weiteren grosszügig geplanten Bahnhof zu bauen?*
- 2. Für den Doppelspurausbau zwischen Station Lampenberg und Hölstein sind 55 Mio. Franken eingestellt. Ist da die Verlegung der Frenke miteinberechnet?*
- 3. Ist zwischen Niederdorf und Oberdorf ebenfalls eine Doppelspur geplant?*
- 4. In den Dörfern wird der Raumbedarf durch den Neubau der WB beachtlich sein. Müssen auch Häuser abgerissen werden?*
- 5. Sind da auch kantonseigene Häuser betroffen?*
- 6. Hat die Heimatschutz- und Denkmalpflege bereits auf die Trasseeführung Einfluss genommen?*
- 7. Was will der Kanton flankierend zur Bautätigkeit unternehmen, um im Tal nicht noch weitere Betriebe zu verlieren / die Abwanderung im Tal nicht zu verstärken?*
- 8. Ist es wahr, dass bei Bauvorhaben im Tal bereits jetzt von der BLT Einsprachen gemacht werden? Wenn ja, wie viele Einsprachen sind es? Mit welcher zeitlichen Verzögerung müssen die Betroffenen rechnen?*
- 9. Während der Bauphase haben wir grosse Baustellen in den Dörfern, wir haben den ÖV und den individual Verkehr. Wie gewähren wir einen normalen Tagesablauf? Wie will man die Bauphase für die KMU und Bevölkerung möglichst verträglich machen?*
- 10. Was würde ein unbemannter Bahnbetrieb für bauliche Massnahmen zur Folge haben? Ist im aktuellen Projekt schon etwas vorgesehen?*
- 11. Im Tal ist auch heute noch der Veloweg zwischen Talhaus und Hölstein geplant. Ist die Routenführung heute bekannt? Wenn ja, wo verläuft sie?*

12. *Sind die Projekte (Bahn, Veloweg, Verlegung Frenke) aufeinander abgestimmt?*
13. *Wieviel Kulturland beanspruchen sämtliche Bauwerke (Bahn, Veloweg, Verlegung Frenke)?*

2. Einleitende Bemerkungen

Per 1. Januar 2016 traten die neuen gesetzlichen Grundlagen zur Finanzierung der Bahninfrastruktur in Kraft. Dies bedeutet, dass ab 2016 der Bund die Infrastruktur des regionalen Personenverkehrs (Schiene) zu 100% finanziert; dazu gehört auch die Linie der Waldenburgerbahn. Für Ausbaumassnahmen schliesst der Bund direkt mit den Eisenbahnunternehmen (oder Erstellergesellschaften) Umsetzungs- und Leistungsvereinbarungen ab. Darin werden Massnahmen für die einzelnen Strecken und Knoten festgelegt – also die genauen Leistungen, Kosten und Termine – sowie die Fragen der Organisation und der Finanzierung geregelt.

Für die Linie der Waldenburgerbahn bedeutet dies, dass der Bund mit der BLT Baselland Transport AG eine Umsetzungs- und eine Leistungsvereinbarung abschliesst. Die BLT projektiert die baulichen Massnahmen und führt diese im Auftrag des Bundes aus. Sie hat die volle Projektverantwortung für die Erneuerung der Waldenburgerbahn. Der Kanton trägt für den Infrastrukturteil keine Verantwortung mehr und hat auch keine Kompetenzen, analog zu den Nationalstrassen (Zuständigkeit: ASTRA) oder den Normalspur-Eisenbahnlinien (Zuständigkeit: SBB).

Die zuständigen Stellen im Kanton nehmen selbstverständlich nach wie vor ihre Pflichten zur Wahrung der verschiedensten Interessen wahr, wie z.B. dass die Erreichbarkeit des Waldenburgergerts bei allen Bauphasen gewährleistet bleibt. Hierzu ist der Kanton in der Projektorganisation Erneuerung der Waldenburgerbahn in geeigneter Weise eingebunden.

Aus diesem Grunde hat der Regierungsrat die Fragen des Interpellanten an die BLT überwiesen. Die Antworten der BLT wurden direkt übernommen und liegen im Verantwortungsbereich der BLT. Ausgenommen davon sind die Antworten zur den Fragen 7 und 11, welche vom Regierungsrat verfasst wurden.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Ist es vertretbar nur wenige hundert Meter oberhalb des Bahnhofs Bad Bubendorf bei der Station Lampenberg einen weiteren grosszügig geplanten Bahnhof zu bauen?*

Grundlage für den Betrieb und die Gesamterneuerung der Waldenburgerbahn bildet das Betriebskonzept. Dieses verfolgt folgende Hauptziele:

- Gewährleistung der Anschlüsse zum Fernverkehr in Liestal,
- Sicherstellung der Flexibilität für künftige Fahrplanänderungen der SBB,
- Gewährleistung des Betriebs bei Störungen,
- Festlegen der Randbedingungen für den Bau der Infrastruktur und für das neue Rollmaterial.

Um die vorstehenden Zielsetzungen erfüllen und einen 15-Minuten-Takt anbieten zu können, sind auf der mehrheitlich einspurigen Strecke Liestal-Waldenburg insgesamt sechs Kreuzungsstellen erforderlich.

Im Regelbetrieb (15-Minutentakt) sind die drei Kreuzungsstellen Bahnhof Altmarkt, Doppelspurabschnitt Lampenberg-Ramlinsburg bis Hölstein sowie der Doppelspurabschnitt Niederdorf bis Winkelweg vorgesehen.

Um im Störfall oder bei Verspätungen den Betrieb aufrechterhalten zu können, und um auf künftige Anpassungen des SBB-Fahrplans in Liestal vorbereitet zu sein, werden zusätzliche drei Kreuzungshaltestellen in Bubendorf, Hölstein Süd und Niederdorf Hirschlang benötigt.

Die Station Lampenberg-Ramlinsburg nimmt für den Betrieb der Waldenburgerbahn eine zentrale Bedeutung ein. Sie liegt in der Mitte zwischen Liestal und Waldenburg und ist rund 2,5 Kilometer von der Haltestelle Bubendorf entfernt. An der Station wird einerseits der Anschluss zwischen der WB und der Buslinie 93 (nach Ramlinsburg und Lampenberg) gewährleistet. Andererseits dient die Haltestelle bei Streckenunterbrüchen als Umsteigeknoten für die Bahnersatzkurse. Um den Bahnersatz durchführen zu können, müssen die Busse beim Bahnhof Lampenberg-Ramlinsburg aus beiden Richtungen wenden können. Bei der Projektierung muss daher der Wendekreis eines 18-

Meter Gelenkbusses berücksichtigt werden. Zusätzlich sind sowohl bei Bus- als auch Bahnhaltestellen die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) zu erfüllen. Das vorliegende Vorprojekt erfüllt alle diese Anforderungen. In den nächsten Projektphasen wird es nun weiter optimiert. Dabei wird darauf geachtet, dass nur die für die Neuerstellung des Bahnhofes Lampenberg-Ramlinsburg zwingend notwendigen Flächen in den Plänen ausgewiesen werden.

2. Für den Doppelspurausbau zwischen Station Lampenberg und Hölstein sind 55 Mio. Franken eingestellt. Ist da die Verlegung der Frenke miteinberechnet?

Die Finanzierung des Doppelspurausbaus zwischen dem Bahnhof Lampenberg-Ramlinsburg und der Station Hölstein erfolgt über den Kapazitätserweiterungs-Kredit „FABI STEP AS 2030“ des Bundesamts für Verkehr (BAV). In diesem Kredit sind für den Doppelspurabschnitt rund CHF 26 Mio. eingestellt. Der Investitionsbetrag beruht auf der Machbarkeitsstudie. Die Investitionskosten werden im Verlauf der Planung genauer definiert werden können.

Die Verlegung der Frenke ist in diesen CHF 26 Mio. eingerechnet. Die Finanzierung für die vorgesehene Renaturierung der Frenke in diesem Abschnitt und des Hochwasserschutzes werden zurzeit mit dem Bundesamt für Umwelt und Energie (BAFU) geklärt.

3. Ist zwischen Niederdorf und Oberdorf ebenfalls eine Doppelspur geplant?

Um das bereits in der Beantwortung der Frage 1 erwähnte Betriebskonzept gewährleisten zu können, ist zwischen der Haltestelle Niederdorf (Höhe Übergang St. Peter) bis und mit der Haltestelle Oberdorf Winkelweg ebenfalls eine Doppelspurstrecke erforderlich.

4. In den Dörfern wird der Raumbedarf durch den Neubau der WB beachtlich sein. Müssen auch Häuser abgerissen werden?

Gemäss aktuellem Projektstand (Stufe Machbarkeit obere Talhälfte und Stufe Bauprojekt untere Talhälfte), könnten in Hölstein, Oberdorf und Waldenburg je eine Liegenschaft vom Neubau der Waldenburgerbahn betroffen sein.

Bei der Liegenschaft in Waldenburg handelt es sich um den Polizeiposten. Dieser muss gemäss heutigem Planungsstand dem Bahnhofs- und Depotneubau weichen.

Bei den Liegenschaften in Hölstein und Oberdorf streben wir an, die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten oder gar mit Sondergenehmigungen für den Bahnbetrieb ganz ausschliessen zu können. Die weiteren Grundlagen werden bei der Bauprojektierung erarbeitet. Die BLT steht mit den betroffenen Liegenschaftsbesitzern in engem Kontakt.

5. Sind da auch kantonseigene Häuser betroffen?

Ja, wie bei der Antwort zu Frage 4 erwähnt, ist die Liegenschaft des Polizeipostens in Waldenburg betroffen. Diese Liegenschaft befindet sich im Eigentum des Kantons Basel-Landschaft.

6. Hat die Heimatschutz- und Denkmalpflege bereits auf die Trasseeführung Einfluss genommen?

Ja, die Denkmalpflege sowie der Ortsbildschutz wurden über das Gesamtprojekt informiert und punktuell in die Machbarkeitsstudien miteinbezogen. So wurde mit dem kantonalen Ortsbildschutz beispielsweise die Situation bei der Station Hölstein vor Ort, zusammen mit Gemeindevertretern, besprochen.

Der Gemeinderat Hölstein favorisierte die Variante, bei welcher die Station Hölstein begradigt würde. Dies würde den Abbruch von mind. 5 Liegenschaften sowie Mehrkosten von ca. CHF 5 Mio. nach sich ziehen. Diese Variante wäre gemäss Beurteilung des Ortsbildschutzes nicht bewilligungsfähig. Der Ortsbildschutz empfiehlt die von der BLT empfohlene Variante zu realisieren. Des Weiteren hat die Denkmalpflege Einsitz in das Beurteilungsgremium des Studienauftrags für die neue Bahnhofs- und Depotanlage in Waldenburg. Somit ist sichergestellt, dass die Auswahl des Siegerprojekts auch die Zustimmung der Denkmalpflege resp. des Ortsbildschutzes erhalten wird.

Bezüglich des gesamten Erneuerungsprojekts der Waldenburgerbahn fand am 24. November 2016 eine Besprechung mit dem Präsidenten des Heimatschutzverbands des Kantons Basel-Landschaft, Herr Riesen-Schreiber statt.

7. *Was will der Kanton flankierend zur Bautätigkeit unternehmen um im Tal nicht noch weitere Betriebe zu verlieren / die Abwanderung im Tal nicht zu verstärken?*

Im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrs- und Logistikkonzepts wird sich der Regierungsrat für die Interessen der Gewerbetreibenden im Waldenburgertal einsetzen. Neben einer möglichst guten Erreichbarkeit sind weitere Massnahmen wie spezielle Werbemassnahmen etc. denkbar. Der Regierungsrat wird sich bei der BLT dafür einsetzen, dass bei der Erarbeitung dieser Massnahmen die lokalen Gewerbebetriebe einbezogen werden und diese auch möglichst gut informiert sind, welche Herausforderungen sie im Zusammenhang mit den Bautätigkeiten zu erwarten haben.

8. *Ist es wahr, dass bei Bauvorhaben im Tal bereits jetzt von der BLT Einsprachen gemacht werden? Wenn ja, wie viele Einsprachen sind es? Mit welcher zeitlichen Verzögerung müssen die Betroffenen rechnen?*

Zu Baugesuchen, welche direkt an das Bahntrasse an grenzen, wurden teilweise Einsprachen durch die BLT eingereicht, um die Belange der betroffenen Projekte zu koordinieren und um spätere Konflikte zu vermeiden. Nach Besprechungen mit den jeweiligen Gesuchstellern und der BLT, sowie einer anschliessenden Einigung betreffend der Projektkoordination, wurden die Einsprachen seitens der BLT vollständig zurückgezogen. Somit entstehen zum heutigen Wissensstand für die jeweiligen Bauvorhaben keine Verzögerungen.

9. *Während der Bauphase haben wir grosse Baustellen in den Dörfern, wir haben den ÖV und den individual Verkehr. Wie gewähren wir einen normalen Tagesablauf? Wie will man die Bauphase für die KMU und Bevölkerung möglichst verträglich machen?*

Die detaillierte Planung der Bauphasen wird zurzeit erarbeitet. Dazu erstellt die BLT ein übergeordnetes Bau- und Logistikkonzept, welches die Punkte Umleitung Durchgangsverkehr, Erschliessung der Liegenschaften in den Dörfern, provisorische Bushaltestellen für den Bahnersatz, sowie die Zulieferung, die Lagerung und den Abtransport von Baumaterialien berücksichtigt. Die Bauarbeiten für die Gesamterneuerung der Waldenburgerbahn werden an verschiedenen Orten entlang der Bahnlinie zu Beeinträchtigungen führen. Mit der frühzeitigen Planung und einer transparenten Kommunikation ist das erklärte Ziel der BLT, die Behinderungen sowohl für den Individualverkehr wie auch für die im Jahr 2022 verkehrenden Bahnersatzbusse so gering wie möglich zu halten.

10. *Was würde ein unbemannter Bahnbetrieb für bauliche Massnahmen zur Folge haben? Ist im aktuellen Projekt schon etwas vorgesehen?*

Parallel zum Erneuerungsprojekt werden die technischen, finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen für einen autonomen Bahnbetrieb geklärt. Die Erkenntnisse werden in der Projektierung der Infrastruktur und in der Fahrzeugbeschaffung laufend berücksichtigt. Die BLT geht heute davon aus, dass ein teilautomatisierter Betrieb mit der Inbetriebnahme im Dezember 2022 realisiert sein wird. Die Umsetzung wird demzufolge Phasen- und Abschnittsweise erfolgen.

Mit der Realisierung eines führerlosen Betriebs kann die Sicherheit des Bahnbetriebs erhöht, die Verfügbarkeit und die Pünktlichkeit verbessert und der Energieverbrauch reduziert werden.

11. *Im Tal ist auch heute noch der Veloweg zwischen Talhaus und Hölstein geplant. Ist die Routenführung heute bekannt? Wenn ja, wo verläuft sie?*

Zwischen Talhaus und Anschluss Lampenberg soll die Radroute abseits der Kantonsstrasse über den Hof Obertalhaus führen. Auf dieser Route können überwiegend bestehende Feldwege genutzt werden. Im Rahmen der bereits erfolgten Schliessung des Bahnübergangs Obertalhaus ist eine Neuerschliessung des Hofes aus Richtung Anschluss Lampenberg für landwirtschaftliche Fahrzeuge nötig. Dieser neue Weg soll gleichzeitig vom Veloverkehr mitbenutzt werden.

Zwischen Anschluss Lampenberg und Hölstein soll die Radroute wie bisher entlang der Kantonsstrasse verlaufen. Dazu ist abschnittsweise noch ein Ausbau des ostseitigen Trottoirs zu einem

abgetrennten Fuss-/ Radweg erforderlich, welcher im Zuge der Strasseninstandsetzung erfolgen soll.

12. Sind die Projekte (Bahn, Veloweg, Verlegung Frenke) aufeinander abgestimmt?

In denjenigen Projekten, in welchen die Bahn Verursacher ist, sind die Projektplanungen aufeinander abgestimmt und die Koordination gewährleistet. Dies betrifft z.B. die Verlegung der Frenke, die Umlegung von Velowegen, Lärmschutzmassnahmen Kantonsstrasse, etc.). Hinzuweisen ist, dass der Kanton in der Projektorganisation der Erneuerung der Waldenburgerbahn Einsitz hat.

13. Wieviel Kulturland beanspruchen sämtliche Bauwerke (Bahn, Veloweg, Verlegung Frenke)?

Die Projekte weisen zurzeit einen unterschiedlichen Planungsstand auf, weshalb die vollständige und definitive Gleistrassierung zwischen den Bahnhöfen Liestal bis Waldenburg noch nicht vorliegt.

Bei der Gesamterneuerung der Waldenburgerbahn müssen die aktuellen Vorschriften eingehalten werden. Das sogenannte Lichtraumprofil A sowie die Vorschriften für den Abstand Schiene Strasse gemäss den Ausführungsbestimmungen der Eisenbahnverordnung (AB-EBV), erfordern im Vergleich zur heutigen Bahn mehr Platz. Wir müssen deshalb davon ausgehen, dass die Erneuerung der Waldenburgerbahn zusätzliches Kulturland beanspruchen wird. Die BLT wird bei der Realisierung auf einen haushälterischen Umgang mit Kulturland achten.

Liestal, 20. Dezember 2016

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:
Thomas Weber

Der Landschreiber:
Peter Vetter