



## Bericht an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

Bericht der: Bau- und Planungskommission  
vom: 19. April 2012  
zur Vorlage Nr.: [2012-033](#)  
Titel: **Beantwortung des Postulats [2005/045](#), Aufhebung der Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg eventuell Langenbruck**  
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 Beantwortung des Postulats [2005/045](#), Aufhebung der Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg eventuell Langenbruck

Vom 19. April 2012

#### 1. Ausgangslage

Am 3. Februar 2005 hat die SVP-Fraktion das Postulat [2005/045](#) eingereicht mit der Aufforderung an den Regierungsrat zu prüfen, ob die "Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg eventuell Langenbruck" ersatzlos gestrichen werden könne. Begründet wurde dies mit einer Überprüfung der Erlasse auf ihre Notwendigkeit und Aktualität, mit welcher die Regelungsdichte, wenn möglich, abgebaut werden solle und die verbleibenden Regelungen aktualisiert werden sollen.

Nach der Überweisung des Postulats am 26. Januar 2006 an den Regierungsrat legt dieser nun in der aktuellen Vorlage dar, wieso dies nicht geschehen könne: Die eigentlich als Bewilligung zu bezeichnende Konzession regelt in den 3 übrig gebliebenen Artikeln – von ursprünglich 37 im Jahr 1870! – das Recht der Bahn zur Mitbenutzung der Kantonsstrasse und somit Eigentumsfragen, die aber gemäss Bundesverordnung durch die Kantone zu regeln sind. Im Weiteren wird in der Vorlage dargelegt, dass die verschiedenen, im Kanton noch geltenden Bewilligungen keine Konzessionen im engeren Sinne seien. Als solche sei u.a. das Recht, z.B. eine Eisenbahn zu bauen und zu betreiben, zu bezeichnen, welches aber *vom Bund* erteilt werde. Gerade im Bereich Eisenbahnen werde vieles durch Bundesrecht geregelt, aber eben nicht z.B. die erwähnte Mitbenutzung von Kantonsstrassen: Dies müsse in geeigneter Form – im Falle der WB eben durch diese hier thematisierte "Konzession" bzw. Bewilligung – durch die jeweiligen Kantone und Privatpersonen geregelt werden.

Der Regierungsrat verweist im Übrigen wegen Benützungs-, Unterhalts- und Eigentumsfragen auf einen generellen Nachführungsbedarf im Bereich dieser Bewilligungen für Tram- und Vorortsbahnen, was mit der Schaffung einer einzigen Norm erreicht werden solle. Gleichzeitig ist er sich aber auch bewusst, dass wegen des Einflusses eines Trams auf den Strassenraum solche Bewilligungen nicht durch einen einfachen Verwaltungsakt erteilt werden dürfen. Entsprechende, gesetzliche Anpassungen bedürften deshalb der Genehmigung durch den Landrat, der zuvor schon die rechtlichen Grundlagen beschlossen habe.

Entsprechend diesen Ausführungen beantragt der Regierungsrat, das Postulat [2005/045](#) abzuschreiben.

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

#### 2. Beratung durch die BPK

Die BPK behandelte diese Vorlage nach deren Überweisung durch das Büro des Landrats am 9. Februar 2012 an ihrer Sitzung vom 15. März 2012. Unterstützt wurde sie in ihrer Beratung durch Regierungsrätin Sabine Pegoraro, Vorsteherin der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD), Michael Köhn, Generalsekretär BUD, Oliver Jacobi, Kantonsingenieur und Leiter des Tiefbauamts (TBA), sowie Markus Meisinger, im TBA Leiter des Geschäftsbereichs Öffentlicher Verkehr (ÖV).

In der einleitenden Präsentation, für welche auch der vollständige Text der "Konzession" vorgelegt wurde, wurde noch einmal festgehalten, dass das Eisenbahnwesen schon seit Langem Sache des Bundes sei. Für alles, was die Kantone in diesem Bereich selbständig regeln wollen, muss ihnen der Bund ausdrücklich die Kompetenz dazu erteilen. Wie oben erwähnt, regle die "Konzession" das Verhältnis zwischen Kanton und Bahn bzgl. Benützung der Strasse durch die Bahn, weshalb der Erlass trotz seines Alters (ergangen im Jahre 1870) nicht aufgehoben werden dürfe. Im Weiteren legte das TBA dar, welche Arten von Konzessionen mit welchen Laufzeiten heutzutage vergeben werden. Da die jetzige Konzession 2019 ausläuft, sollen dann die nötigen, formalen Anpassungen vorgenommen werden.

##### 2.1 Wieso die Antwort erst jetzt?

Da die Antwort auf die eigentliche Frage relativ rasch klar gewesen sei, habe der Vorstoss nicht oberste Priorität gehabt. Und auch wenn nun erst die Antwort bzgl. Waldenburgerbahn gegeben worden sei, sei das Postulat aber gleichzeitig dazu benützt worden, das inhaltlich und formal relativ komplexe Thema umfassender zu untersuchen. Mittels dieser Arbeiten – und weil inzwischen auch in der entsprechenden Gesetzgebung des Bundes viele Fragen z.B. bzgl. Behindertengleichstellung geklärt werden konnten – können nun schon bald auch noch andere, kantonale ÖV-Erlasse hinsichtlich Eigentum und Unterhalt revidiert werden.

Auf den Einwand aus der BPK, für eine relativ kurze Antwort sei relativ grosser Aufwand betrieben worden,

wurde von der Verwaltung repliziert, dass man solche Fragen nicht nur mit «Ja» oder «Nein» beantworten wolle, sondern dabei – mit der Unterstützung des Landrats – möglichst alle Eventualitäten berücksichtige. In diesem Sinne habe eine generelle Überprüfung des Sachverhalts auch zugunsten der anderen "Konzessionen" stattgefunden.

://: Eintreten auf die Vorlage ist unbestritten.

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

://: Die BPK empfiehlt dem Landrat, angesichts der umfangreichen Berichterstattung das Postulat [2005/045](#) abzuschreiben.

Grellingen, 19. April 2012

Im Namen der Bau- und Planungskommission  
Der Präsident: Franz Meyer