



Bericht an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Bericht der: Bau- und Planungskommission
vom: 23. April 2014
zur Vorlage Nr.: [2013-465](#)
Titel: **Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat
Zukunft Waldenburgerbahn, Infrastrukturmassnahmen, Finanzierung
2014 bis 2016; Kreditvorlage**
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

Zukunft Waldenburgerbahn, Infrastrukturmassnahmen, Finanzierung 2014 bis 2016; Kreditvorlage

vom 23. April 2014

1. Ausgangslage

Die Fahrgastzahlen der Waldenburgerbahn, welche in der Landratsvorlage [2010/237](#) vom 15. Juni 2010 als zweckmässigstes Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs für den Raum Liestal-Waldenburg ausgewiesen werden konnte, werden gemäss aktueller Prognose auch bis ins Jahr 2030 weiter ansteigen. Um mit dieser Entwicklung Schritt halten zu können, muss die Bahninfrastruktur in den nächsten Jahren ausgebaut und erneuert werden.

Wichtige Rahmenbedingungen sind, neben der Beschaffung von neuen Fahrzeugen (vgl. LRV [2013/047](#) zum 7. GLA), die Erfüllung neuer, hoher gesetzlicher Anforderungen wie die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) sowie die Erfüllung aller Sicherheitsanforderungen für den Betrieb der Bahn gemäss Eisenbahngesetz (EBG). Zur Erreichung dieser Ziele sind mehrere Massnahmen vorgesehen: Die Beseitigung von Engpässen, bzw. Unterschreitungen der Sicherheitsanforderungen bei den Lichtraumprofilen, eine Erneuerung der Haltestellen und Bahnhöfe mit einer Erhöhung der Haltekanten (gemäss BehiG), eine Verlängerung der Perrons auf 110 m (für neue Zugkompositionen) und die Sanierung bzw. Erneuerung der Haltestelleninfrastruktur, die Prüfung und Anpassung von noch ungesicherten Haltstellenzugängen, der Bau eines neuen Depots und Werkstätten für die Unterbringung und Wartung des neuen Rollmaterials, die Einrichtung und Inbetriebnahme einer neuen Zugsicherungsanlage mit kontinuierlicher Überwachung (gemäss EBG), die Erneuerung der Fahrleitungen und der Bahnstromversorgung und ein Doppelspurausbau zwischen den Haltestellen Lampenberg und Hölstein zur Optimierung des Betriebs und als Basis für die Umsetzung des vorgesehenen Angebotskonzeptes.

Die Umsetzung des Massnahmenpakets soll im Rahmen von Teilprojekten in den Jahren 2013 bis 2020 erfolgen. Als übergeordnete Zielsetzung gilt der Einsatz des neuen Rollmaterials zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018. Die Gesamtkosten der geplanten Infrastrukturmassnahmen belaufen sich auf Total sFr. 200 Mio. (exkl. MwSt.). Mit der vorliegenden Landratsvorlage sollen die Projektierungs- und Ausführungsmassnahmen für die Jahre 2014 bis 2016 über Total sFr. 43.1 Mio. (exkl. MwSt.) finanziert werden. Der Anteil des Kantons Basel-Landschaft beträgt hierfür 67%, d.h. sFr. 29 Mio. (exkl. MwSt.). Ab dem Jahr 2016 gilt dann voraussichtlich die neue Finanzierung für Eisenbahninfrastrukturen (FABI), die eine neue Kostenaufteilung zwischen Bund und Kanton zur Folge haben wird.

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

2. Beratung in der Kommission

Die Bau- und Planungskommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 6. Februar, 20. März und 3. April 2014 beraten. Begleitet wurde sie von Oliver Jacobi, Leiter TBA, Jörg Jermann, ÖV-Delegierter und Leiter Geschäftsbereich Mobilität, Oliver Biedert, Leiter Geschäftsbereich Öffentlicher Verkehr, sowie von Axel Mühlemann, Stv. Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur TBA.

2.1. Auswirkungen der neuen Wagenkastenbreite von 2,4 Metern

Auf die Frage von Seiten der Kommission nach den Auswirkungen des künftig um 20 Zentimeter breiteren Rollmaterials erklären die Fachleute des Tiefbauamtes, dass sich ein Grossteil der baulichen Anpassungen im Rahmen des geplanten Umbaus der Haltestellen verwirklichen liesse. Darüber hinaus haben Abklärungen ergeben, dass erst ab einer Wagenkastenbreite von über 240cm die Anzahl Konflikte auf der Strecke stark zunehmen und teure bauliche Massnahmen nach sich ziehen würden.

2.2. Zugang zum Mittelperron

Auf Nachfrage aus der Kommission erläutern die Vertreter des Tiefbauamtes das Konzept des Zugangs der Fahrgäste zu einem Fahrzeug. Künftig wird bei den Haltestellen der Waldenburgerbahn mit einem Haus- und einem Mittelperron und nicht mit zwei Aussenperrons operiert. Entscheidend ist, dass die Querung der Geleise im Abfahrts- und nicht im Einfahrtsbereich der Haltestelle eines Zuges liegt. So ist der Zugang zum Mittelperron für den Triebfahrzeugführer frühzeitig ersichtlich. Es führt nur ein Zugang zum Mittelperron. Die Passagiere können ausschliesslich von Seite des Hausperrons auf das Mittelperron gelangen und nicht auch von der dem Hausperron gegenüberliegenden Seite.

2.3. Abklärung der Vor- und Nachteile einer Umspurung

Im Verlauf der Diskussion wird die Frage aufgeworfen, ob während des anstehenden Totalumbaus des Bahnhofs Liestal durch die SBB von ca. 2018 bis 2023 eine Umspurung der Waldenburgerbahn von heute 0,75 auf neu 1m vorgenommen werden sollte. Die Befürchtung einiger Kommissionsmitglieder, der Landrat würde mit der Genehmigung der Infrastrukturmassnahmen dieser Vorlage einen künftigen Entscheid über die Spurbreite vorwegnehmen, ist, gemäss Aussage der Verantwortlichen Tiefbauamt, unbegründet. Der hier geplante Umbau von drei Haltestellen würde einen späteren Entscheid für die Umspurung nicht beeinträchtigen. Der Schienenunterbau wird so vorbereitet, dass eine Umspurung auch erst in 30 bis 50 Jahren möglich wäre.

Ein weiterer Aspekt neben der Totalsperrung des Bahnhofs Liestal, welcher die Kommission dazu veranlasste, sich bereits im Rahmen der Beratungen zu dieser Vorlage näher mit der Frage nach den Vor- und Nachteilen einer möglichen Umspurung auseinanderzusetzen, ist die Tatsache, dass die aktuellen Fahrzeuge der Waldenburgerbahn noch bis ca. 2018, respektive bis ca. 2023 mit dem heutigen Unterhaltsaufwand weiter betrieben werden können.

Die Kommission möchte daher die Regierung – durch eine Ergänzung des Landratsbeschlusses dieser Vorlage um eine zusätzliche Ziffer – damit beauftragen, im Hinblick auf die Fahrzeug-Beschaffung die Vor- und Nachteile einer Umspurung genau zu analysieren und dem Landrat Bericht zu erstatten. Gleichzeitig soll an dieser Stelle noch einmal betont werden, dass sich der Landrat mit Annahme dieser Kreditvorlage für Infrastrukturmassnahmen in den Jahren 2014 bis 2016 ausdrücklich nicht bereits für oder gegen eine Umspurung der Waldenburgerbahn entscheidet. Die Beantwortung dieser Frage wird Gegenstand einer neuen separaten Landratsvorlage sein.

://: Das Eintreten auf die Vorlage ist unbestritten.

3. Antrag an den Landrat

://: Die Bau- und Planungskommission empfiehlt dem Landrat mit 12:0 Stimmen, gemäss dem von der Kommission ergänzten Landratsbeschluss zu entscheiden.

Grellingen, 23. April 2014

Für die Bau- und Planungskommission



Franz Meyer, Präsident

Beilagen:

- Entwurf Landratsbeschluss (von der BPK modifizierte Fassung)

Landratsbeschluss

über Zukunft Waldenburgerbahn, Infrastrukturmassnahmen, Finanzierung 2014 bis 2016; Kreditvorlage

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Landrat beauftragt die Regierung, im Hinblick auf die Fahrzeug-Beschaffung die Vor- und Nachteile einer Umspurung genau zu analysieren und dem Landrat Bericht zu erstatten.
2. Der für die Infrastrukturmassnahmen des Projektes Zukunft Waldenburgerbahn erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 29'000'000.- exkl. Mehrwertsteuer wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2012 werden bewilligt.
3. Die Ziffer 1 dieses Beschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b, in Verbindung mit § 36, Absatz 2 der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber: