



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung des Postulats [2005/045](#) von der SVP-Fraktion, betreffend: "Aufhebung der Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg eventuell Langenbruck"

Datum: 7. Februar 2012

Nummer: 2012-033

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](#)



2012/033

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Beantwortung des Postulats [2005/045](#) von der SVP-Fraktion, betreffend:

"Aufhebung der Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg eventuell Langenbruck"

vom 7. Februar 2012

Das Postulat 2005/045 wurde am 3. Februar 2005 von der SVP-Fraktion eingereicht und am [26. Januar 2006 überwiesen](#). Das Postulat lautet wie folgt:

Der Regierungsrat wird aufgefordert, die ersatzlose Streichung der kantonalen „Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg eventuell Langenbruck“ vom 19. April 1870 aus der kantonalen Gesetzessammlung zu prüfen.

Begründung:

Der Regierungsrat ist aufgefordert noch in der laufenden Legislaturperiode eine umfassende und systematische Überprüfung der kantonalen Rechtserlasse auf ihre Notwendigkeit und ihre Aktualität in Angriff zu nehmen.

Ziel der Überprüfung ist es, dass:

- 1. Die Regelungsdichte unseres kantonalen Rechts wo immer möglich abgebaut wird, und*
- 2. die verbleibenden Regelungen soweit nötig inhaltlich aktualisiert werden.*

In der offiziellen Gesetzessammlung des Kantons Baselland findet sich als rechtsgültiger Erlass die „Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg eventuell Langenbruck“ (SGS 386.1). Dieser Rechtserlass ist seit dem 19. April 1870 in Kraft. Obwohl die die ursprünglichen Regulierungen längst durch bundesrechtliche Vorschriften überholt sind, hat bisher keine Bereinigung der kantonalen Rechtssammlung stattgefunden

Die Waldenburgerbahn wird dadurch in keiner Weise in Frage gestellt. Die Konzessionshoheit liegt heute beim Bund. Die Eisenbahnkonzession wurde letztmals durch Bundesbeschluss vom 29. September 1969 bis 31. Dezember 2019 erneuert.

1. Einführung

1.1 Grundlagen

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts gingen die meisten der zuvor privaten Eisenbahnunternehmen in der Schweiz in der neuen SBB auf. Davon ausgenommen waren im Kanton Basel-Landschaft namentlich alle schmalspurigen Eisenbahnstrecken (Waldenburgerbahn (WB), Birsigtalbahn (BTB), Birseckbahn (BEB), Trambahn Basel-Aesch sowie die Basellandschaftliche Überlandbahn (BUeB)). Mit Ausnahme der WB werden diese ehemaligen Schmalspurbahnen heute als Tramstrecken betrieben und sind in die Eigentümerschaft der Baselland Transport AG (BLT) übergegangen. Diese Unternehmen (BLT und WB) werden bis heute als Privatbahnen bezeichnet, auch wenn die Mehrheit der Aktien im Besitz der öffentlichen Hand ist.

Neben der eigentumsrechtlichen Sonderstellung ist die immer noch häufige Mitbenützung der Kantonsstrassen ein weiteres Merkmal der Privatbahnen im Kanton Basel-Landschaft. Alle Schmalspurbahnen verkehren auf einem mehr oder weniger langen Teilstück auf Kantonsstrassen. Obwohl in den letzten Jahrzehnten grosse Anstrengungen unternommen wurden, eine möglichst vollständige Trennung der Eisenbahn von der Strasse zu erreichen, sind insbesondere bei Ortsdurchfahrten solche Strassenmitbenützungen auch zukünftig nicht ganz zu vermeiden (bspw. Reinach oder Oberdorf). Da diese Schmalspurbahnen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft wichtige Funktionen bei der Verkehrserschliessung spielen, besteht weiterhin ein Bedarf nach einer Regelung dieser Strassenmitbenützungen. Alle Streckenabschnitte, auf welchen sich Strasse und Bahn den Raum teilen, betreffen jeweils Kantonsstrassen. Entsprechend liegen die Schienen also auf Kantonsboden, werden aber von einer Privatbahn benutzt.

1.2 Konzessionen

Das Recht, eine Eisenbahn zu bauen und zu betreiben wird grundsätzlich vom Bund in Form einer Konzession erteilt. Dies gilt insbesondere für die Konzession zur Erstellung der notwendigen Infrastruktur. Neben den allgemeinen Ausführungen im Eisenbahngesetz (EBG, SR 742.101), regelt die Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastrukturen (KFEV, SR 742.120) die Voraussetzungen zur Erlangung einer Konzession. Unabhängig von der Infrastrukturkonzession benötigt eine Eisenbahngesellschaft auch eine Betriebskonzession, wobei diese dann auch das Recht beinhaltet, alle Eisenbahninfrastrukturen zu benützen, soweit die Bahn dazu geeignet ist. Während dieser sogenannte „open access“ im Bereich der normalspurigen Eisenbahnen unterdessen weit verbreitet ist, sind die Schmalspurbahnen weitgehend ein in sich geschlossenes technisches System. Ein Antrag einer fremden Eisenbahn um Mitbenützung der Infrastrukturen der WB oder der BLT ist nicht zu erwarten. Dies ist insofern relevant, als in der Vergangenheit die Eisenbahnen mit der Erteilung der eidgenössischen Konzession berechtigt wurden, sowohl die Infrastruktur zu erstellen, als auch den Betrieb abzuwickeln (sog. Einheitskonzession). Im Zuge der Öffnung der Infrastruktur für fremde Betriebsgesellschaften wurden auch die Konzessionen aufgetrennt in Infrastruktur- und Betriebskonzessionen. Die früheren Einheitskonzessionen wurden meist für 20 bis 100 Jahre erteilt. So erhielt beispielsweise die WB 1969 eine Konzession sowohl für die Infrastruktur als auch für den Betrieb bis 2019. Neuere Konzessionen (insb. Personenbeförderungskonzessionen) werden dem gegenüber in der Regel nur noch für zehn Jahre (maximal 25 Jahre) erteilt.

1.3 Kein übertriebener Formalismus

Bei einer strengen Auslegung der neuen Konzessionsregeln hätten WB und BLT auf mehreren Streckenabschnitten in den letzten Jahren zwei voneinander getrennte Konzessionen durch den Bund erhalten müssen. Da jedoch auch die neuen Konzessionen auf zehn Jahre ausgestellt worden wären und die alte Einheitskonzession beispielsweise der WB am 31. Dezember 2019 ohnehin ausläuft, wurde auf das aufwändige Verfahren verzichtet. Allerdings müssen WB und BLT eine vom Personenverkehr strikt getrennte Rechnung für die Infrastruktur führen, da sich der entsprechende Finanzierungsrahmen stark von jenem für den Bahnbetrieb unterscheidet.

2. Verhältnis zum kantonalen Recht

Obwohl das Bundesrecht die Verfahren zur Erlangung einer Infrastrukturkonzession sehr weitgehend regelt, bleiben davon die kantonalen und privaten Eigentumsrechte unangetastet. Insbesondere die Mitbenutzung von Kantonsstrassen muss in einer geeigneten Form geregelt werden. Auch Art. 4 Abs. 2 lit. a KFEV weist ausdrücklich auf diesen Umstand hin. An dieser Aufteilung der Kompetenzen hat sich seit der Einführung der Zuständigkeit des Bundes für das Eisenbahnwesen mit der Bundesverfassung von 1874 nichts geändert. Da beim Bau der Eisenbahnen häufig Landabtretungen durch den Kanton notwendig waren, wurden bisweilen umfangreiche Beschlüsse über die Art und Weise des Landerwerbs sowie des Baus der neuen Eisenbahnlinie gefasst. Darin enthalten waren jeweils auch die freie Benützung der Kantonsstrassen in jenen Bereichen wo ein gemischtes Trasse vorlag. Zum besseren Verständnis darf an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben, dass die Betreiber der verschiedenen Überlandbahnen in unserer Region zumeist gewinnorientierte Unternehmen mit einer mehrheitlich privaten Eigentümerschaft waren. Insbesondere die WB weist noch heute einen grossen Anteil an Streubesitz der Aktien auf, was aus dieser Tradition herrührt. Die Übertragung von Mitbenutzungsrechten an kantonalem Eigentum war also keineswegs eine Selbstverständlichkeit.

Sobald der Bau abgeschlossen war, wurden viele Regelungen in den entsprechenden Landratsbeschlüssen überflüssig, verblieben aber in den entsprechenden Erlassen. Zudem stieg in den letzten Jahrzehnten die Regelungsdichte durch den Bund im Bereich der Bauverfahren und der technischen Vorschriften laufend an. Entsprechend verloren die kantonalen Erlasse für den Bau der Eisenbahnen mehr und mehr an Bedeutung. Als Kern verblieb die Bewilligung zur Mitbenutzung der Kantonsstrassen. Dafür gibt es weiterhin keine Bundesregelung, wobei eine solche aufgrund der kantonalen Hoheit über die entsprechenden Strassen auch nicht zu erwarten ist. Aus diesem Grund hat man die entsprechenden kantonalen Erlasse ab ca. 1975 mehr oder weniger vereinfacht. Die BLT erhielt für die Strecken ins Birseck sowie nach Aesch 1980 resp. 1983 jeweils neue kantonale Mitbenutzungsbewilligungen. Bei anderen Strecken unterblieb diese Modernisierung der Rechtserlasse bis heute.

3. Kein spezifischer Handlungsbedarf betreffend WB

Mehrere dieser bisweilen schon sehr alten kantonalen Bewilligungen (vormals Konzessionen genannt) sind entweder sehr alt oder aus anderen Gründen nicht mehr zeitgemäss. Allerdings kann auf eine Regelung der Mitbenutzung kantonalen Strassenabschnitte aus rechtlichen und praktischen Gründen nicht verzichtet werden. Dies gilt auch für die WB.

Mit dem Postulat [2005/045](#) wird die ersatzlose Aufhebung der Konzession der WB von 1870 gefordert. Die „Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg eventuell bis Langenbruck“ umfasste bei der ersten Fassung 1870 nicht weniger als 37 Artikel. Die meisten sind bereits im Verlaufe des 20. Jahrhunderts durch neues Bundesrecht verdrängt worden. Nach mehreren Überarbeitungen blieben lediglich die Art. 5 – 7 erhalten. Diese regeln vor allem die Durchfahrtsbreiten und die Kostentragung. Mit dem revidierten Strassengesetz sind auch diese Regelungen weitgehend hinfällig geworden. Auch eine Verlängerung der WB bis Langenbruck ist nicht mehr vorgesehen; wobei eine entsprechende Konzession ohnehin vom Bund erteilt werden müsste (siehe oben). Einzig das Recht zur Mitbenutzung der Kantonsstrasse muss weiterhin kantonal geregelt werden. Es ist also lediglich die Bezeichnung des Erlasses, der inhaltlich etwas „verstaubt“ ist.

4. Genereller Nachführungsbedarf

Nachfolgende Tabelle bietet einen Überblick über die bestehenden kantonalen Konzessionen/ Bewilligungen betreffend die Tram- und Vorortsbahnen:

Strecke	SGS Nr.	Vom	Letztmals überarbeitet	Nachführungsbedarf
Liestal - Waldenburg	386.1	19.04.1870	27.12.1999	teilweise
Basel - Therwil	386.2	28.12.1886	01.01.1975	ja
Basel - Arlesheim	386.3	05.05.1980	-	teilweise
Basel - Aesch	386.4	27.10.1983	-	teilweise
Basel - Pratteln	386.5	09.05.1921	01.01.1975	ja
BVB - Linien	386.6	01.07.1971	-	teilweise

Der grosse Umfang der notwendigen Nachführungen lassen eine Gesamtrevision der bestehenden Bewilligungspraxis ratsam erscheinen. Da in allen Fällen einzig die Mitbenutzung der Kantonstrassen einer Regelung bedarf, ist die Schaffung einer einzigen Norm anzustreben. Gleichzeitig sollte das Verhältnis zur vom Bund vergebenen Infrastrukturkonzession eindeutig definiert werden. Im Weiteren bestehen insbesondere für die Strecken der BVB, welche fast ausschliesslich auf Kantonsstrasse verkehren, Unsicherheiten bezüglich der rechtlichen Regelung des Eigentums und des Unterhalts. Es drängt sich folglich auf, im Rahmen einer Revision der öV-Erlasse auch die Frage der Strassenmitbenützung, des Eigentums und des Unterhalts umfassend neu zu regeln.

4.1 Kantonales Strassenrecht

Das Strassengesetz des Kantons Basel-Landschaft (SGS 430) regelt in umfassender Weise alle relevanten Fragen im Bereich der Kantons- und Gemeindestrassen. Allerdings fehlt eine explizite Erwähnung der auf dem Gebiet der Kantonsstrassen verkehrenden Eisenbahnen (Gemeindestrassen sind ohnehin nicht betroffen). Im § 41 Abs. 1 ist hingegen festgehalten, dass die Bewilligung für Bauten und Anlagen im Bereich der Kantonsstrassen durch die Bau- und Umweltschutzdirektion erteilt wird. Allerdings ist der Betrieb einer Eisenbahn ein derart weitgehender Eingriff in den Strassenraum (im Vergleich bspw. zu Werkleitungen im Boden), dass eine entsprechende Bewilligung nicht einfach durch einen Verwaltungsakt geschehen darf. Auch besteht die aktuelle Rechts-

grundlage ausnahmslos auf Beschlüssen des Landrats, was auch im Fall einer Gesamtrevision eine Vorlage und die Verabschiedung durch den Landrat notwendig macht.

4.2 Bezug zur Infrastrukturkonzession

Solange keine Infrastrukturkonzession durch den Bund erteilt wurde oder diese erlischt, ist eine Regelung der Strassenmitbenützung nicht notwendig. Umgekehrt kann die Infrastrukturkonzession nur erteilt werden, wenn der Kanton der Strassenmitbenützung zugestimmt hat. Die beiden Rechte sind also untrennbar miteinander verbunden. Da dieser Zusammenhang bei allen Strecken in gleichem Masse besteht, genügt zukünftig die Schaffung einer einzigen Bewilligung. Lediglich die Nutzer dieses Rechts (BLT, BVB und WB) müssen namentlich Erwähnung finden. Die bisher sechs einzelnen Bewilligungen können zusammengefasst und so das kantonale Recht vereinfacht werden.

5. Antrag

Mit dem vorliegenden Bericht hat der Regierungsrat das Postulat geprüft und dem Landrat über seine Abklärungen berichtet und beantragt, das Postulat [2005/045](#) „Aufhebung der Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg eventuell Langenbruck“ abzuschreiben.

Liestal, 7. Februar 2012

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:

Zwick

der Landschreiber:

Achermann