



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Zukunft Waldenburgerbahn, Infrastrukturmassnahmen, Finanzierung 2014 bis 2016; Kreditvorlage

Datum: 17. Dezember 2013

Nummer: 2013-465

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](#)



2013/465

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

**Zukunft Waldenburgerbahn, Infrastrukturmassnahmen,
Finanzierung 2014 bis 2016
Kreditvorlage**

vom 17. Dezember 2013



1. Zusammenfassung

Gemäss der Landratsvorlage [2010/237](#) vom 15. Juni 2010 stellt die Waldenburgerbahn das zweckmässigste Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs für den Raum Liestal - Waldenburg dar. Die Waldenburgerbahn konnte in den letzten Jahren einen stetigen Zuwachs der Fahrgastzahlen verzeichnen und gemäss aktuellen Prognosen wird die Nachfrage auch bis ins Jahr 2030 weiter ansteigen.

Um auch zukünftig ein attraktives ÖV-Angebot für den Raum Liestal - Waldenburg anbieten zu können, muss die Bahninfrastruktur in den nächsten Jahren ausgebaut und erneuert werden. Wichtige Randbedingungen sind, neben der Beschaffung von neuen Fahrzeugen (gemäss LRV zum 7. GLA), die Umsetzung der neuen hohen gesetzlichen Anforderungen wie die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) sowie die Erfüllung aller Sicherheitsanforderungen für den Betrieb der Bahn gemäss Eisenbahngesetz (EBG). Um dieses Ziel zu erreichen ist das folgende Massnahmenpaket vorgesehen worden:

- Beseitigung von Engpässen bzw. Unterschreitungen der Sicherheitsanforderungen bei den Lichtraumprofilen (insbesondere beim Einsatz von neuen Fahrzeugen);
- Erneuerung der Haltestellen und Bahnhöfe mit einer Erhöhung der Haltekanten (gemäss BehiG), Verlängerung der Perrons auf 110 m (für neue Zugkompositionen) und Sanierung bzw. Erneuerung der Haltestelleninfrastruktur. Prüfung und Anpassung von noch ungesicherten Haltstellenzugängen;
- Bau eines neuen Depots und Werkstätten für die Unterbringung und Wartung des neuen Rollmaterials;
- Einrichtung und Inbetriebnahme einer neuen Zugsicherungsanlage mit kontinuierlicher Überwachung (gemäss EBG);
- Erneuerung der Fahrleitungen und der Bahnstromversorgung;
- Doppelspurausbau zwischen den Haltestellen Lampenberg und Hölstein zur Optimierung des Betriebs und als Basis für die Umsetzung des vorgesehenen Angebotskonzeptes (Zielsetzung: möglichst gute Anbindungen an die Züge am Bahnhof Liestal).

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 CHF 200 Mio. (exkl. MwSt.). Mit der vorliegenden Landratsvorlage sollen die Projektierungs- und Ausführungsmassnahmen für die Jahre 2014 bis 2016 über Total CHF 43.1 Mio. (exkl. MwSt.) finanziert werden. Der Anteil des Kantons Basel-Landschaft beträgt hierfür 67%, d.h. **CHF 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.

1.1. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
1.1.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Rechtliche Grundlagen	4
3.	Begründung / Bedarf	5
3.1.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	5
3.2.	Weitere Planungsschritte	7
3.3.	Heutige Situation	8
3.4.	Künftige Situation und Ziele	11
4.	Die gewählte Lösung / Projekte	15
5.	Termine	20
6.	Kosten und Finanzierung	21
6.1.	Investitionskosten	21
6.2.	Projektförderung / Beiträge Dritter	24
6.3.	Finanzierungszahlen nach FHG §35 4	26
7.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	27
8.	Antrag	29
9.	Anhang	29

2. Rechtliche Grundlagen

- Eisenbahngesetz (EBG) vom 20. Dezember 1957 (Stand am 1. Dezember 2012)
- Verordnung über Bau und Betrieb der Eisenbahnen (Eisenbahnverordnung, EBV) vom 23. November 1983 (Stand am 1. Juli 2012)
- Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV) vom 15. Dezember 1983 (Stand am 1. Juli 2012)
- Verordnung über elektrische Anlagen von Bahnen (VEAB) vom 5. Dezember 1994 (Stand am 1. Januar 2010)
- Schweizerische Fahrdienstvorschriften FDV (Ausgabe 2012)
- Verordnung über das Plangenehmigungsverfahren für Eisenbahnanlagen (VPVE) vom 2. Februar 2000 (Stand 1. August 2012)
- Bundesgesetz über die Enteignung (EntG) vom 20. Juni 1930 (Stand am 1. Januar 2012)
- Botschaft zur Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen) und zur Leistungsvereinbarung Bund–SBB für die Jahre 2013–2016
- Verordnung über die Konzessionierung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (KFEV) vom 4. November 2009 (Stand am 1. Januar 2010)
- Verordnung über die Anteile der Kantone an der Abgeltung und Finanzhilfe im Regionalverkehr (KAV) vom 18. Dezember 1995 (Stand 11. Dezember 2011)
- Bundesgesetz über die Raumplanung (Raumplanungsgesetz, RPG) vom 22. Juni 1979 (Stand am 1. November 2012)
- Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG vom 13. Dezember 2002)
- Verordnung des Bundes über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV) vom 12. November 2003 mit Erläuterungen vom BAV, ab Juli 2010 revidierte Fassung
- Verordnung des UVEK über die technischen Anforderungen an die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VAböV) vom 22. Mai 2006, ab Juli 2010 revidierte Fassung
- Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) vom 8. Januar 1998
- Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs vom 18. April 1985
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft (USG BL) vom 27. Februar 1991 (Ausgabe vom 1. September 2012)
- Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz vom 20. November 1991 (Ausgabe vom 1. Januar 2007)
- AB FDV Waldenburgerbahn (Ausgabe 2012)
- Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Liestal nach Waldenburg eventuell Langenbruck (SGS 386.1, Art. 1-4 und 8-37 sind durch eidgenössische

Vorschriften aufgehoben. - Die Eisenbahnkonzession wurde durch Bundesbeschluss vom 29. September 1969 bis 31. Dezember 2019 erneuert).

3. Begründung / Bedarf

3.1. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Im Landrat wurden in den Jahren 1999 und 2006 politische Vorstösse eingereicht, die eine Prüfung der Verlängerung der Tramlinie vom Raum Pratteln Salina-Raurica nach Liestal und eine Verknüpfung der schienengebundenen Systeme zwischen Salina Raurica und Liestal forderten.

Die Bau- und Umweltschutzdirektion hat diese Fragestellungen in den Jahren 2007-2009 im Rahmen fundierter technischer Studien für einen Planungshorizont bis 2030 bearbeitet und die Erkenntnisse dem Landrat in der Vorlage [2010/237](#) unterbreitet. Der Landrat hat die Vorlage am 28. Oktober 2010 auf Basis untenstehender Argumente gutgeheissen und damit die Rahmenbedingungen für eine Weiterentwicklung der Waldenburgerbahn geschaffen:

- Aufgrund der prognostizierten Fahrgastnachfrage und aufgrund des Zustands der Anlagen stellt die Waldenburgerbahn für den Raum Liestal – Waldenburg das zweckmässigste Verkehrsmittel dar;
- Eine Umstellung auf Busbetrieb ist keine sinnvolle Alternative;
- Aufgrund der unterschiedlichen Zweckmässigkeiten der Verkehrssysteme ist eine Verknüpfung des öffentlichen Verkehrs der beiden Räume Salina Raurica - Liestal und Waldenburg - Liestal nicht sinnvoll;
- Die Waldenburgerbahn stellt mit einer Spurweite von 750 mm hinsichtlich Infrastruktur und Rollmaterial schweizweit eine Ausnahme dar. Eine Umspurung auf 1000 mm ist aktuell nicht notwendig. Zur Erfüllung der Anforderungen der Kunden und des Behindertengleichstellungsgesetzes muss hingegen das Rollmaterial der Waldenburgerbahn, auf Basis der Spurweite 750 mm, in den kommenden Jahren erneuert werden;
- Um aber für spätere Generationen eine Umspurung auf 1000 mm mit wenig Aufwand zu ermöglichen, sollen bei anstehenden Infrastrukturmassnahmen der Unterbau und die Kunstbauten bereits auf eine Spurweite von 1000 mm ausgelegt werden.

Diese Beschlusspunkte werden in der Folge nochmals erläutert. Details können der Landratsvorlage 2010/237 entnommen werden:

Bahn ist zweckmässigstes Verkehrsmittel für das Waldenburgertal

Aus der Gegenüberstellung von Nachfrage und Ressourceneinsatz zeigt sich anhand folgender Sachverhalte eine Bahn als zweckmässigstes Verkehrsmittel für das Waldenburgerthal.

- In der Waldenburgerbahn verkehren im Querschnitt Altmarkt – Liestal im Durchschnitt 45 Personen pro Kurs. Über den Tagverlauf weist die WB starke Schwankungen auf. So ist der stärkste Kurs am Morgen mit durchschnittlich knapp 200 Personen belegt. Auf diese Kursschwankung kann eine Bahn durch Stärkung und Schwächung der Rollmaterial-Kompositionen flexibel reagieren. Hingegen liesse sich eine solche Nachfrage nicht wirtschaftlich mit dem Bus erbringen, müssten in der Hauptverkehrszeit doch jeweils zwei bis drei Gelenkbusse hintereinander herfahren. Und auch in der Zwischenzeit wäre der Einsatz mindestens eines Gelenkbusses notwendig.
- Eine weitere Besonderheit stellt das Waldenburgerthal hinsichtlich der Verteilung der Nachfrage entlang der Linie dar. Entgegen der Charakteristik vieler Zubringerbahnen füllt sich die Waldenburgerbahn vor allem in der hinteren Talhälfte zwischen Waldenburg und Hölstein, und fährt ab Hölstein quasi gefüllt nach Liestal. Dadurch ergibt sich bei der Waldenburgerbahn eine erhöhte Anforderung an die Sitzplatz-Verfügbarkeit. Dies kann mit einer - generell Sitzplatz-orientierten - Bahn gut erreicht werden. Hingegen ist aus diesem Grund der Einsatz von Trams nicht zweckmässig, wird doch mit einem Tram vor allem der schnelle Ein- und Ausstieg und eine hohe Kapazität durch viele Stehplätze angeboten. Beide Merkmale sind im Waldenburgerthal nicht massgebend.
- Im Vergleich zu städtischen Agglomerationen spielt bei der Waldenburgerbahn die Abstimmung der Fahrpläne auf den Anschluss der Bahn in Liestal an die SBB in Richtung Basel eine entscheidende Rolle. Eine Taktverdichtung auf einen 10- oder 7.5-Min-Takt – wie es im Agglomerationsbereich bei Tram- und Buslinien als Reaktion auf eine hohe Nachfrage in der Hauptverkehrszeit angeordnet wird – würde keine Entlastung bringen, denn es sind vor allem jene Verbindungen gefragt, die in Liestal einen schlanken Anschluss an die Züge nach Basel bieten. Verbindungen ohne Anschluss in Liestal weisen heute selbst in der Morgenspitze nur eine bescheidene Nachfrage auf.
- Die Waldenburgerbahn erlangt durch ihre Eigentrasse ein hohes Mass an Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Diese Qualität könnte durch eine Buslösung auf der Strasse nicht erreicht werden, bzw. es müssten Busspuren erstellt werden.
- Weiter haben Simulationen gezeigt, dass eine Buslösung im Waldenburgerthal aufgrund der längeren Fahrzeit, der längeren Umsteigezeit am Bahnhof Liestal und dem geringeren Fahrkomfort einen Nachfrage-Rückgang bewirken würde.

Keine Verknüpfung der Verkehrssysteme Salina Raurica - Liestal und Waldenburg - Liestal

Die in den politischen Vorstössen geforderte Verknüpfung der Waldenburgerbahn mit den Tramsystemen im Raum Pratteln ist aus folgenden Gründen nicht zweckmässig:

- Das Potenzial zwischen Pratteln Salina Raurica und Liestal ist nur halb so hoch, wie dasjenige der heutigen Waldenburgerbahn. Insbesondere der Abschnitt zwischen Frenkendorf und Pratteln Salina Raurica besitzt ein bescheidenes Fahrgastpotenzial.

- Die Erstellungskosten einer Tramlinie zwischen Salina Raurica und Liestal liegen in der Grössenordnung von rund CHF 110 Mio. Diesen hohen Aufwendungen steht ein bescheidenes Fahrgastpotenzial gegenüber. Insofern wird der Raum Liestal – Pratteln Salina Raurica auch in Zukunft wirtschaftlicher mit Bussen bedient.
- Alleine das Anschlussbauwerk am Bahnhof Liestal würde gegen CHF 20 Mio. Franken beanspruchen (Unterquerung Bahndamm). Dem gegenüber ist das Potenzial der durchfahrenden Fahrgäste mit rund 800 Personen pro Tag bescheiden.
- Zwar würde der Abschnitt zwischen Bahnhof Liestal und Füllinsdorf Schönthel ein gewisses Potenzial aufweisen. Eine Verlängerung der Waldenburgerbahn nur bis Füllinsdorf ist jedoch nicht zielführend.

Spurweite bleibt 750 mm

Ein viel diskutierter Aspekt war die Beibehaltung der Spezial-Spurweite von 750 mm. Aus den folgenden Gründen macht eine Umspurung auf 1000 mm (Meterspur) oder gar 1435 mm (Normalspur) keinen Sinn:

- Die Rollmaterialindustrie ist heute in der Lage Fahrzeuge mit Spurweite 750 mm und Fahrzeugbreiten bis 2.40 m anzubieten. Es ist nicht von teuren Entwicklungslösungen auszugehen.
- Die Waldenburgerbahn bleibt bis auf weiteres ein Inselbetrieb. Eine Kompatibilität der Spurweite mit einer benachbarten Strecke, sei es Normalspur der SBB oder Meterspur der Trams, ist für die nächsten 30 Jahre nicht erforderlich.
- Die Waldenburgerbahn bleibt eine Bahn. Eine Umspurung auf Meterspur und zeitgleich eine Umstellung auf Trambetrieb aus der Motivation heraus zu begründen, dass dadurch zu günstigen Konditionen das gleiche Rollmaterial wie bei den Tramlinien beschafft werden kann, ist somit haltlos.
- Eine Einbindung der Waldenburgerbahn bei einer Umspurung auf Normalspur ins Netz der SBB ist betrieblich und auch sicherungstechnisch nicht denkbar.

Um für spätere Generationen eine Umspurung auf 1000 mm mit wenig Aufwand zu ermöglichen, werden aber bei anstehenden Infrastrukturmassnahmen der Unterbau und die Kunstbauten bereits auf eine Spurweite von 1000 mm ausgelegt.

3.2. Weitere Planungsschritte

Entflechtung / Vierspurausbau Bahnhof Liestal

Die SBB plant im Rahmen des Programms "Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur" (ZEB) den Umbau des Bahnhofs Liestal. Von diesen Massnahmen ist auch die Waldenburgerbahn betroffen. Die Anliegen der Waldenburgerbahn wurden in die Planungen der SBB aufgenommen. Die Waldenburgerbahn und das Tiefbauamt werden periodisch von der

SBB über den Stand der Arbeiten informiert. Die Kosten für die allfällige Verschiebung des Trassees der Waldenburgerbahn werden von der SBB übernommen.

Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG)

Seit dem 01.01.2004 müssen neue Bauten, Anlagen und Fahrzeuge barrierefrei ausgestaltet werden. Für bestehende Bauten, Anlagen und Fahrzeuge gilt eine Anpassungsfrist von 20 Jahren (bis 2024). Die Umsetzung gilt für alle Transportunternehmungen, welche eine bundesrechtliche Konzession besitzen.

Für die Infrastruktur bedeutet dies, dass alle Haltstellen mit einem hohen Perron ausgebildet werden müssen. Weiter sind die Haltestellen nach Möglichkeit in Geraden anzulegen.

Fahrzeugseitig sind zur Erfüllung der Anforderungen des BehiG Niederflureinstiege notwendig. Die heutigen Fahrzeuge können nicht angepasst werden, es sind deshalb neue Fahrzeuge erforderlich. Gemäss der Landratsvorlage zum 7. Generellen Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs (LRV [2013/047](#)) ist die Beschaffung von neuen Fahrzeugen auf das Jahr 2018 vorgesehen.

3.3. Heutige Situation

Bei der Waldenburgerbahn AG handelt es sich um eine konzessionierte Transportunternehmung mit einer schweizweit einzigen Spurbreite von 750 mm. Der Erneuerungsbedarf bei der Infrastruktur, um den Betrieb für die nächsten Jahrzehnte respektive die nächste Fahrzeuggeneration weiterführen zu können, ist hoch. Insbesondere die neuen gesetzlichen Anforderungen, wie die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes, die neuen Anforderungen an die Sicherungsanlagen sowie an das neue Lichtraumprofil bedingen grössere Investitionen in die Infrastruktur.

Angebot

Die Züge der Waldenburgerbahn (WB) verkehren im Fahrplan 2013 im Halbstundentakt. Von Montag bis Freitag wird das Angebot während den Hauptverkehrszeiten zum Viertelstundentakt verdichtet.

Aufgrund der Anschlussbedingungen in Liestal, der Minimierung der benötigten Fahrzeuge (Fahrzeugumlauf) und der zur Verfügung stehenden Infrastruktur (Kreuzungsstellen), verkehren die Kurse während den Hauptverkehrszeiten nicht in einem exakten 1/4-Stunden-Takt, ebenso ist der Fahrplan nicht symmetrisch aufgebaut. Zu bestimmten Stunden (später Abend sowie Sonntagvormittag) wird das Angebot auch ausgedünnt.

Nachfrage

Das Waldenburgerthal weist durch die attraktive Bedienung durch die WB einen hohen ÖV-Anteil auf (guter Modal-Split). Der Grund liegt im komfortablen Anschluss am Bahnhof SBB in Liestal, an die Züge in Richtung Basel. Das Waldenburgerthal ist, von den Pendlerzahlen her gesehen,

vor allem in Richtung Basel ausgerichtet. Daneben bietet das Waldenburgertal dank der attraktiven Grunderschliessung durch die WB aber auch für Industrie- und Gewerbeunternehmen interessante Standorte.

Im Jahr 2008 wurden umfangreiche Fahrgastzählungen durchgeführt. Die wichtigsten Ergebnisse sind:

- Die durchschnittliche Fahrzeugbesetzung am Querschnitt Altmarkt - Liestal betrug 45 Personen/Kurs (Montag-Freitag).
- Am Morgen und Abend liegen ausgeprägte Nachfragespitzen mit bis zu 240 Fahrgästen/Kurs vor. Die durchschnittliche Besetzung je Kurs in der Morgenspitze in Fahrtrichtung Liestal ist aber stark abhängig von den Umsteigezeiten auf die Züge in Richtung Basel (bei langen Wartezeiten geringe Nachfrage).

Rollmaterial

Auf der Waldenburgerbahn verkehren Pendelzüge, die sich aus zwei bis fünf Trieb- bzw. Steuerwagen zusammensetzen. Insgesamt stehen 7 Triebwagen und 10 Steuerwagen zur Verfügung. Die Fahrzeuge wurden in zwei Serien 1985/86 und 1992/93 beschafft. Von den insgesamt 17 Fahrzeugen werden in der Morgenspitzenstunde 15 Fahrzeuge benötigt. Da zwei Fahrzeuge jeweils in Wartung sind, stehen bei kurzfristigen Fahrzeugausfällen oder für Revisionen keine Reserve-Fahrzeuge zur Verfügung.

Falls die aktuellen Fahrzeuge der ersten Serie über das Jahr 2018 in Betrieb bleiben sollen, so muss spätestens im Jahr 2018 eine Grossrevision an diesen Fahrzeugen durchgeführt werden.

Infrastruktur: Streckennetz

Die Strecke Waldenburg - Liestal ist 13.07 km lang. Als einzige Bahn in der Schweiz beträgt die Spurweite 750 mm. Das Stromsystem ist mit 1500 V Gleichstrom ausgelegt. Die WB stellt insbesondere aufgrund der Spurweite schweizweit einen Spezialfall dar. Die Norm-Spurweite für Schmalspurbahnen wie auch für Strassenbahnen und Trams beträgt 1000 mm. Die Wagenkästen weisen jedoch die Abmessungen von normalen Schmalspurbahnen auf.

Die Strecke ist eingleisig. Kreuzungsmöglichkeiten bestehen heute an den Haltestellen Winkelweg (Oberdorf), Hirschlang (Niederdorf), Hölstein, Lampenberg, Bad Bubendorf und Altmarkt.

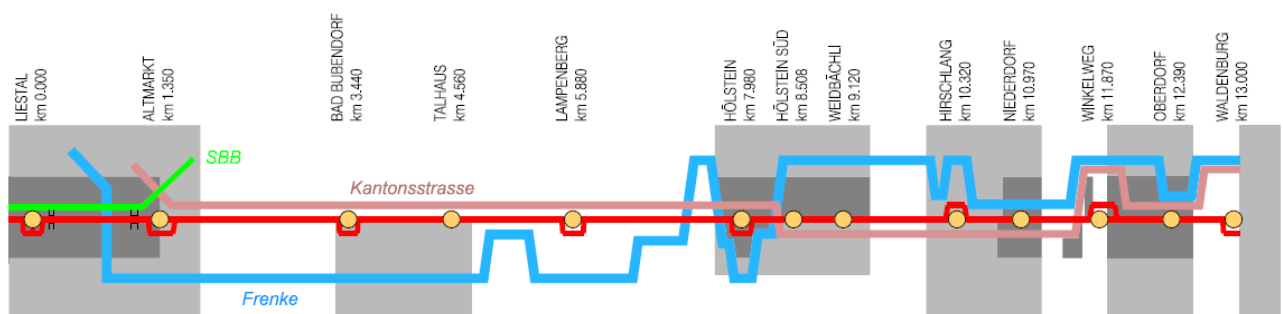


Bild 1: Waldenburgerbahn IST-Zustand (Haltestellen und Spurplan)

Infrastruktur: Haltestellen

Insgesamt werden durch die Waldenburgerbahn 13 Haltestellen bedient. Die heutigen Perronkantenhöhen der Waldenburgerbahn liegen zwischen 12 und 18 cm über Schienenoberkante. Der aktuelle Ausbau der Haltestellen entspricht dabei nicht mehr den aktuellen Anforderungen:

- Die Bausubstanz ist sanierungsbedürftig;
- Die Zugänge zu den Haltestellen und die Sicherungsanlagen der Bahn entsprechen nicht den aktuellen Sicherheitsanforderungen gemäss Eisenbahngesetz. Bis Ende 2014 müssen ungesicherte Bahnzugänge aufgehoben oder gesichert werden;
- Aufgrund verschärfter gesetzlicher Vorgaben werden heute die Sicherheitsabstände beim Lichtraumprofil teilweise unterschritten.

Infrastruktur: Depot / Werkstätten

Die Depot- und Abstellanlagen sowie auch die Betriebssteuerung und Verwaltung sind im Bahnhof Waldenburg angesiedelt. Die Werkstätten haben heute eine nutzbare Innenlänge von knapp 40 m. Die aktuelle Raumhöhe der Werkstätten lässt keine nennenswerten Arbeiten an Dachaggregaten moderner Fahrzeuge zu. Hierzu müssten Kräne und sonstige Einrichtungen (Hebebühnen, Arbeitsbühnen, wegklappbare Fahrleitungen etc.) mit Aufstockung der Halle vorgesehen werden.

Fahrbetrieb

Die Freigabe eines Streckenblocks wird heute jeweils durch den Wagenführer angefordert. Die zulässigen Streckengeschwindigkeiten sind je nach Abschnitt sehr unterschiedlich:

- Geschwindigkeit zwischen Liestal und Hölstein mehrheitlich 75 km/h
- Geschwindigkeit zwischen Hölstein und Waldenburg im Bereich zwischen 40 und 70 km/h
- In der Ortsdurchfahrt Oberdorf beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit lediglich 25 km/h.
- Die Einfahrten in Haltestellen/Bahnhöfe ohne schienenfreie Zugänge erfolgt nach dem Prinzip "Fahrt auf Sicht". Im Bereich der Bahnhöfe ist die Geschwindigkeit in diesen Fällen auf max. 20 km/h beschränkt.

- Bei den Kreuzungsstationen gibt es sogenannte "auffahrbare Weichen" welche bei der Einfahrt mit 30 oder 40 km/h und bei der Ausfahrt lediglich mit 25 km/h befahren werden dürfen.

Bei der WB ist heute eine punktuelle Zugbeeinflussung vom Typ ZST 90 im Einsatz. Dieses System funktioniert einkanalig und überträgt damit die Begriffe "Halt" und "Fahrt". Mit dem heutigen System wird ein Kollisionsrisiko auf ein knapp akzeptables Risiko reduziert. Bei Anpassungen und Neubauten wird vom BAV jedoch vorgeschrieben, dass ein neues Zugsicherungssystem mit kontinuierlicher Überwachung eingeführt wird.

3.4. Künftige Situation und Ziele

Angebotskonzept

Für die Erarbeitung des zukünftigen Angebotskonzeptes der Waldenburgerbahn (Planungshorizont 2025) wurden die folgenden Zielsetzungen formuliert:

- Anbieten von möglichst guten Anschlüssen an die Züge in Liestal:
 - In 1. Priorität: Anschlüsse an Schnellzüge von/nach Basel (HVZ und ZVZ¹)
 - In 2. Priorität: Anschlüsse an Fernzüge in Richtung Luzern/Bern/Zürich (HVZ)
 - In 3. Priorität: Anschlüsse an S-Bahn Richtung Basel (HVZ);
- Optimierung des Angebots an eine minimal erforderliche Anzahl notwendiger Fahrzeuge (Hauptverkehrszeiten 4 Fahrzeuge, Zwischenverkehrszeiten 2 Fahrzeuge);
- Reduktion der erforderlichen Anpassungen an die Infrastruktur auf ein Minimum;
- Sicherstellen einer möglichst stabilen Betriebsabwicklung.

Unabhängig von der minutenscharfen Ausgestaltung des künftigen Angebotskonzeptes zeigt sich, dass aufgrund der geänderten Abfahrtszeiten der SBB in Liestal nur mit einem zusätzlichen Doppelspurausbau zwischen Lampenberg Station und Hölstein ein zufriedenstellender Fahrplan angeboten werden kann. Die Limitierung durch die bestehenden Kreuzungsstationen lässt keine annehmbare Anpassung des heutigen Angebotskonzeptes auf die künftige Anschlusssituation in Liestal zu.

Nachfrage

Die Waldenburgerbahn konnte in den letzten Jahren eine stetige Zunahme der Fahrgastzahlen verzeichnen (2008 bis 2011 plus 9.6%). Es kann angenommen werden, dass die Nachfrage auch bis ins Jahr 2030 weiterhin zunehmen wird. Laut einer Prognose des Bundesamtes für Verkehr wird erwartet, dass die Nachfrage im öffentlichen Verkehr bis ins Jahr 2030 gesamtschweizerisch um 60% (Prognose BAV inkl. Bahn 2030) zunehmen wird. Unter Berücksichtigung dieser Überlegungen wurde für die Dimensionierung der benötigten

¹ HVZ: Hauptverkehrszeiten; ZVZ: Zwischenverkehrszeiten

Fahrzeuggrösse von einem Wachstum von 20%, gegenüber den aktuellen Fahrgastzahlen, ausgegangen.

Als Grundlage für die Dimensionierung des Rollmaterials wurde aus der Nachfrageprognose die folgende Beförderungsqualität festgelegt:

- Am Querschnitt zwischen Talhaus und Bad Bubendorf soll allen Fahrgästen ein Sitzplatz zur Verfügung stehen. Diese Regelung gilt beim durchschnittlichen Aufkommen je Kurs des am stärksten belasteten Monats;
- Am Querschnitt zwischen Altmarkt und Liestal soll allen Fahrgästen zumindest ein Stehplatz zur Verfügung stehen. Diese Beförderungsqualität wird für den Tag mit der höchsten Nachfrage pro Jahr zugelassen.

Rollmaterial

Die Beschaffung der neuen Fahrzeuge erfolgt durch den Betreiber. Hierbei gelten die folgenden Randbedingungen:

- Das aufgrund der Nachfrageprognose ermittelte erforderliche Sitz- und Stehplatzangebot muss bereitgestellt werden können.
- Die Kompatibilität mit dem Behindertengleichstellungsgesetz muss spätestens ab dem Jahr 2023 erfüllt werden können. Hierbei müssen Schnittstellen berücksichtigt werden: Der Nachweis der Erfüllung muss für das Gesamtsystem, d.h. Rollmaterial (Wagenbodenhöhe bei den Türen) und Infrastruktur (Höhe Perronkante) erbracht werden.
- Die erste Serie der Ende 1980er beschafften Fahrzeuge müssen im Jahr 2018 revidiert werden, falls sie über diesen Zeitraum hinaus eingesetzt werden sollen. Mit einem rechtzeitigen Ersatz dieser Fahrzeuge kann auf eine entsprechende Grossrevision verzichtet werden.

Aus betrieblicher Sicht müssen die neu zu beschaffenden Fahrzeuge die folgenden Anforderungen erfüllen:

- Fahrzeit: Die Fahrzeit Liestal - Waldenburg (technische Fahrzeit inkl. Haltezeiten, ohne Fahrplanreserve) soll auf der bestehenden Infrastruktur und bei voller Zuglänge maximal 22 Minuten betragen.
- Betriebliche Wendezeit: Ein Fahrtrichtungswechsel an den Endstationen darf maximal 3 Minuten betragen. In dieser Zeit muss der durch den Triebfahrzeugführer zurückzulegende Fussweg einer Zuglänge sowie ein allfälliges Kuppeln oder Trennen enthalten sein.
- Höchstgeschwindigkeit: Das Fahrzeug ist auf eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h zu dimensionieren.

- **Bremseigenschaften:** Die Bremseigenschaften sind einem Tramfahrzeug ähnlich auszulegen, d.h. z.B. wird eine Magnetschienenbremse vorausgesetzt.
- **Vielfachsteuerung:** Eine Vielfachsteuerung muss technisch möglich sein. Ebenso sollte ein Abschleppen möglich sein, auch durch ein heutiges Fahrzeug.

Anforderungen gemäss Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG):

- Spätestens ab Ende 2023 dürfen nur noch Fahrzeuge zum Einsatz gelangen, welche an allen Türen einen niveaugleichen Einstieg gestatten und somit den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes gehorchen.
- Ab dem Jahr 2014 sollten diese Anforderungen an mindestens einer Türe oder bei bestimmten Kursen angeboten werden.

Infrastruktur: Streckennetz

Im Rahmen der anstehenden Infrastrukturmassnahmen werden der Unterbau und die Kunstbauten bereits auf eine Spurweite von 1000 mm ausgelegt, damit der erforderliche Aufwand bei einer allfälligen späteren Umspurung auf 1000 mm reduziert werden kann.

An bestimmten Streckenabschnitten verläuft die Waldenburgerbahn entlang der Vorderen Frenke. Dort ist die Bachböschung durch eine Stützmauer ausgebildet. An vielen Stellen ist diese erneuerungsbedürftig. Wenn die Stützmauern erneuert werden müssen, muss auch die Thematik des Hochwasserschutzes mitberücksichtigt werden. Auf Grundlage des Wasserbaugesetzes müssen diese Planungen und Massnahmen durch den Verursacher des Böschungsverbaus getragen werden, somit durch die Waldenburgerbahn.

Infrastruktur: Haltestellen

Die heutigen Perronkantenhöhen der Waldenburgerbahn liegen zwischen 12 und 18 cm über der Schienenoberkante. Um einen niveaugleichen Einstieg gemäss BehiG zu erreichen, müssen die Perronkanten auf 35 cm erhöht werden. Bei einem solchen Ausbau kann mit den neuen Fahrzeugen ein niveaugleicher Einstieg sichergestellt werden. In einer Übergangsphase gewährleistet diese Höhe zudem, dass die Haltestellen noch von den heute eingesetzten Fahrzeugen mit Klapptritten, Höhe 37 cm, angefahren werden können.

Neben der Erhöhung der Haltekanten wird auch eine Verlängerung der Perronkanten auf 110 m erforderlich, damit die Haltestellen und Bahnhöfe von Fahrzeugen in 3er-Kompositionen angefahren werden können.

Neben Perronanpassungen werden in den Haltestellenbereichen weitere Arbeiten erforderlich:

- Bauliche Anpassungen zur Sicherstellung der Mindestabstände beim Lichtraumprofil;
- Sanierungsarbeiten bei den Haltestellen (Bausubstanz, Entwässerung);

- Anpassen der Zugänge für Passagiere (anders als bei Tram-Haltestellen müssen, gemäss Art.34.4 der AB-EBV, bestehende niveaugleiche Perronzugänge im Bereich von Bahnhöfen aufgehoben werden);
- Einbau von neuen Weichen. Diese bilden eine Voraussetzung für die Einführung des neuen Sicherungssystems.

Infrastruktur: Lichtraumprofil

Für die neuen Fahrzeuge der Waldenburgerbahn ist eine Kastenbreite von 2.40 m (gegenüber 2.20 m beim heutigen Rollmaterial) vorgesehen. Die 2.40 m Kastenbreite ist Standard bei vergleichbaren Schmalspurbahnen in der Schweiz. Dies bedingt an verschiedenen Orten bauliche Anpassungen.

Ab 2014 tritt für die Parallelführung von Schiene und Strasse eine neue VSS-Norm in Kraft. Gemäss dieser Norm muss bei wesentlichen betrieblichen Änderungen - dazu zählt auch der Einsatz von breiterem Rollmaterial - der Ist-Zustand auf seine Konformität überprüft werden. Dies kann bedeuten, dass auf mehreren Abschnitten Fahrzeugrückhaltesysteme (z.B. Leitschranken) nachgerüstet werden müssen.

Vor der Fahrzeugbeschaffung muss dem BAV ein neues Lichtraumprofil zur Genehmigung vorgelegt werden. Dieses wird zurzeit entwickelt. Nach Genehmigung dieses neuen Lichtraumprofils können die Fahrzeuge dementsprechend durch die WB beschafft werden.

Bis auf wenige Streckenabschnitte, können die Bereinigungen des Lichtraumprofils im Rahmen von Neubauten der Kreuzungsbahnhöfe oder Sanierungen von Bahnübergängen vollzogen werden.

Infrastruktur: Depot / Werkstätten

Mit der Beschaffung der neuen Fahrzeuge wird auch ein Um- bzw. Ausbau der vorhandenen Werkstätten erforderlich:

- Die neuen Fahrzeuge sind breiter als die bestehenden Fahrzeuge;
- Die neuen Fahrzeuge sind mit zusätzlichen Dachaggregaten ausgerüstet. Zum Durchführen von Wartungsarbeiten in diesem Bereich müssen Kräne und sonstige Einrichtungen (Hebebühnen, Arbeitsbühnen, wegklappbare Fahrleitungen etc.) vorgesehen werden. Hierzu wird eine grössere lichte Höhe in der Halle erforderlich;
- Die Radsatzbearbeitung der neuen Fahrzeuge erfordert zusätzlichen Platzbedarf;
- Aktuell ist für die Fahrzeugreinigung eine nicht-wintersichere Aussenreinigungsanlage vorhanden. So sind pro Jahr lediglich 3 bis 4x Fahrzeugreinigungen (per Hand) möglich. Mit einer neuen, integrierten Reinigungsanlage für Fahrzeuge können die Reinigungen zum einen ganzjährig und zum anderen kostengünstiger durchgeführt werden.

Betrieb: Zugsicherungsanlage

Im Sommer 2013 verordnet das BAV für alle Meter- oder Spezialspurbahnen mit dichtem Verkehr einen nationalen Standard für Zugsicherungssysteme. Dieses neue System mit kontinuierlicher Überwachung muss somit auch bei der Waldenburgerbahn eingeführt werden.

Da mit dem heutigen Funktionsumfang der Sicherungsanlagen dieses neue System nicht wirkungsvoll eingesetzt werden kann, ist ein schrittweiser Ersatz der bereits abgeschriebenen Stellwerkanlagen notwendig. Dieser Ersatz wird vorzugsweise gleichzeitig mit den ohnehin notwendigen Neubauten der Kreuzungsbahnhöfe vorgenommen.

Betrieb: Bahnstromversorgung

Beim Einsatz von neuem Rollmaterial mit schwereren, längeren und leistungsstärkeren Zügen wird eine Anpassung der Bahnstromversorgung notwendig. Aus diesem Grund wurde der Einsatz von neuen Fahrzeugen auf einem Computermodell simuliert. Diese Simulation hat gezeigt, dass mit der heutigen Bahnstromversorgung kein stabiler Betrieb gewährleistet werden kann.

Die Fahrleitungsanlage als solches ist bis auf wenige anzupassende Punkte ausreichend dimensioniert. Hingegen wird empfohlen, in den Bereichen Winkelweg und Altmarkt je eine zusätzliche Gleichrichterstation vorzusehen. Im Hinblick auf den Neubau des Bahnhofs Waldenburg kann die künftige Anlage Winkelweg ohne weiteres auch in Waldenburg stationiert werden. Dies würde sich auch darum anbieten, da der Bahnhof Waldenburg (bzw. die Depotanlage) unabhängig von der Strecke versorgt werden könnte. Dazu ist in Waldenburg eine Doppelanlage und in Altmarkt eine konventionelle Anlage vorzusehen.

4. Die gewählte Lösung / Projekte

Schrittweise sollen zwischen 2013 bis 2020 die verschiedenen Massnahmen im Rahmen von Teilprojekten geplant und umgesetzt werden (siehe auch Termin- und Kostenübersicht im Anhang).

Infrastruktur: Streckennetz

Beim Streckennetz werden die folgenden Massnahmen vorgesehen:

- Doppelspurausbau zwischen den Haltestellen Lampenberg und Hölstein zur Optimierung des Betriebs und als Basis für die Umsetzung der geplanten Angebotskonzepte (Planung: 2013-2017, Umsetzung 2018-2020)
- Prüfung und Anpassung der ungesicherten Bahnübergänge (insgesamt 21 Bahnübergänge, Planung und Umsetzung im Rahmen der Teilprojekte Haltestellen/Bahnhöfe)
- Beseitigen von Engpässen bzw. Unterschreitungen der Sicherheitsanforderungen bei den Lichtraumprofilen (Planung / Umsetzung 2013-2016)

Infrastruktur: Haltestellen/Bahnhöfe

Grundsätzlich wird unterschieden zwischen reinen Haltestellen und Bahnhöfen (Haltestelle mit zusätzlichem Kreuzungspunkt). In der Regel ist die Umsetzung der folgenden Massnahmen vorgesehen:

- Erhöhung der Haltekanten (gemäss BehiG) auf 35 cm
- Verlängerung der Perrons auf 110 m
- Anpassung und Sicherung der Perronzugänge (unter Berücksichtigung der Fahrgastströme)
- Sicherung der Bahnübergänge im Bereich der Bahnhöfe/Haltestellen
- Erneuerung des Gleiskörpers und Gleise, Beheben von Lichtraumverletzungen
- Einbau von neuen Weichen mit Antrieb
- Erneuerung der Fahrleitungen
- Sanierung der Bahnhofs- bzw. Haltestelleninfrastruktur:
 - Zeitgemässe und optimierte Fahrgastunterstände
 - Erneuerung der Möblierung
 - Beseitigung von Provisorien
 - Neues Fahrgastinformationssystem

Die Umgestaltung der Haltestellen erfolgt nach Prioritäten:

- Priorität 1: Planung und Umsetzung bis Ende 2017
- Priorität 2: Planung und Umsetzung bis Ende 2020

Haltestelle	Typ	Priorität	
		1	2
Waldenburg	Haltestelle	X	
Oberdorf	Haltestelle		X
Winkelweg	Kreuzungsstelle	X	
Niederdorf	Haltestelle	X	
Hirschlang	Kreuzungsstelle	X	
Weidbächli	Haltestelle	X	
Hölstein Süd	Haltestelle	X	
Hölstein	Kreuzungsstelle		X
Lampenberg	Kreuzungsstelle		X
Talhaus	Haltestelle	X	
Bad Bubendorf	Kreuzungsstelle	X	
Altmarkt	Kreuzungsstelle		X

Tabelle 1: Übersicht der geplanten Haltestellenanpassungen, unterteilt nach Prioritäten.

Infrastruktur: Depot / Werkstätten

Bis ins Jahr 2018 sollen die neuen Fahrzeuge der Waldenburgerbahn in Betrieb genommen werden. Bis zu diesem Zeitpunkt müssen auch das neue Depot und die Werkstätten zur Verfügung stehen. Die wichtigsten Anforderungen an das neue Depot und die Werkstätten sind:

- Zusätzlicher Platzbedarf der neuen Fahrzeuge sowohl in der Breite als auch in der Höhe
- Neue Anlage zur Radsatzbearbeitung
- Neue Reinigungsanlage für die Fahrzeuge.
- Erneuerung des Verwaltungstrakts

Die erforderlichen Um- und Neubauten werden zusammen mit der Umgestaltung des Bahnhofs Waldenburg geplant und umgesetzt.

Fahrbetrieb

Gemäss den Vorschriften des EBG wird die Einrichtung einer neuen Zugbeeinflussung mit kontinuierlicher Überwachung erforderlich (Ersatz der bestehenden Anlage ZST 90). Die wichtigsten Ausrüstungskomponenten sind:

- Ausfahrtssignalisation mit Ausfahrtsüberwachung
- Einfahrtssignalisation mit Vorsignalisation und Geschwindigkeitsschwelle
- Kontrolllichter für Bahnübergänge
- Geschwindigkeitsüberwachung
- Überwachung der Zuglängen
- Überwachung von Langsamfahrstellen

Die Beschaffung und Inbetriebnahme erfolgt schrittweise mit den Bahnhofsumbauten und den damit verbundenen Stellwerk-Erneuerungen.

Zur Sicherstellung einer stabilen Bahnstromversorgung müssen in den Bereichen Bahnhof Waldenburg (Doppelanlage) und Altmarkt (konventionelle Anlage) zusätzliche Gleichrichterstationen vorgesehen werden.

5. Termine

Wie in den vorherigen Kapiteln beschrieben ist eine etappierte Umsetzung der aufgeführten Infrastrukturmassnahmen der Waldenburgerbahn vorgesehen worden:

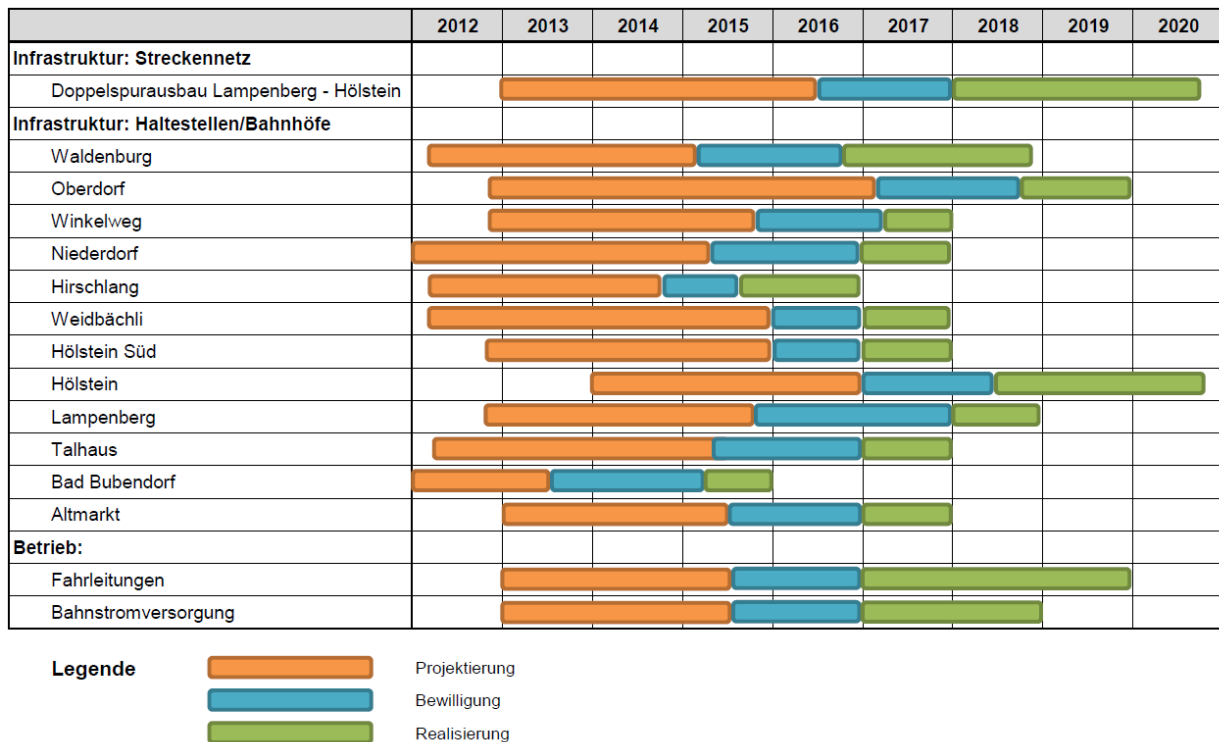


Bild 2: Grobterminprogramm 2012 - 2020

6. Kosten und Finanzierung

6.1. Investitionskosten

Gemäss einer Grobkostenschätzung (Genauigkeit von +/- 30%) belaufen sich die gesamten Investitionskosten der geplanten Infrastrukturmassnahmen auf Total ca. CHF 200 Mio. (exkl. MwSt.).

	Gesamtkosten						
	Projektion	Tiefbauarbeiten	Gleisbau, Weichen	Fahrleitungen	Bahnsicherung	Ausrüstung Bahnhöfe	Gesamttotal
Infrastruktur: Streckennetz							
Doppelspurausbau Lampenberg - Hölstein	6.00	25.00	7.50	4.50	12.00	0.00	55.00
Sicherung Bahnübergänge	verteilt auf Teilprojekte						
Beseitigung Lichtraumprofilengpässe	verteilt auf Teilprojekte						
Instandhaltung	0.80	2.2	5				8.00
Infrastruktur: Haltestellen/Bahnhöfe							
Waldenburg	3.00	12.00	5.00	3.50	11.00	0.50	35.00
Oberdorf	0.80	1.00	0.70	0.50	1.30	0.20	4.50
Winkelweg	1.00	2.80	1.00	0.80	2.10	0.30	8.00
Niederdorf	1.20	7.70	1.60	1.30	2.00	0.20	14.00
Hirschlang	1.00	2.30	0.50	0.50	1.50	0.20	6.00
Weidbächli	0.80	1.50	0.50	0.50	1.50	0.20	5.00
Hölstein Süd	0.80	1.40	0.50	0.50	1.60	0.20	5.00
Hölstein	2.00	6.50	1.50	1.30	2.50	0.20	14.00
Lampenberg	0.80	1.50	0.60	0.40	1.50	0.20	5.00
Talhaus	0.40	0.90	0.60	0.50	1.40	0.20	4.00
Bad Bubendorf	0.50	3.00	2.00	1.00	2.50	0.50	9.50
Altmarkt	0.80	1.80	0.80	0.50	1.80	0.30	6.00
Betrieb:							
Fahrleitungen	1.00			11.00			12.00
Bahnstromversorgung	1.00			8.00			9.00
Zwischentotale	21.90	69.60	27.80	34.80	42.70	3.20	
Gesamttotal							200.00

Tabelle: 2: Übersicht Gesamtkosten in Mio. CHF (+/- 30%, exkl. MwSt., Preisbasis Oktober 2012)

Die Kostenschätzung der Leistungen für die Jahre 2014 - 2016 belaufen sich auf Total CHF 43.1 Mio. (exkl. MwSt.).

	Finanzbedarf 2014 - 2016							Anteil Kanton (67%)
	Projektion	Tiefbauarbeiten	Gleisbau, Weichen	Fahrleitungen	Bahnsicherung	Ausrüstung Bahnhöfe	Gesamttotal	
Infrastruktur: Streckennetz								
Doppelspurausbau Lampenberg - Hölstein	5.0						5.0	3.4
Sicherung Bahnübergänge	verteilt auf Teilprojekte							
Beseitigung Lichtraumprofilengpässe	verteilt auf Teilprojekte							
Instandhaltung	0.8	1.0	2.5				4.3	2.9
Infrastruktur: Haltestellen/Bahnhöfe								
Waldenburg	2.8						2.8	1.9
Oberdorf	0.6						0.6	0.4
Winkelweg	0.8						0.8	0.6
Niederdorf	1.8						1.8	1.2
Hirschlang	1.0	2.3	0.5	0.5	1.5	0.2	6.0	4.0
Weidbächli	1.6						1.6	1.1
Hölstein Süd	1.4						1.4	0.9
Hölstein	1.4						1.4	0.9
Lampenberg	0.6						0.6	0.4
Talhaus	0.4	0.9	0.6	0.5	1.4	0.2	4.0	2.7
Bad Bubendorf	0.5	3.0	2.0	1.0	2.5	0.5	9.5	6.4
Altmarkt	0.6						0.6	0.4
Betrieb:								
Fahrleitungen	1.2						1.2	0.8
Bahnstromversorgung	1.5						1.5	1.0
Zwischentotale	22.0	7.2	5.6	2.0	5.4	0.9		
Gesamttotal							43.1	29.0

Tabelle: 3: Übersicht Kosten, Finanzierungsanteil 2014-2016 in Mio. CHF (+/- 20%, exkl. MwSt., Preisbasis Oktober 2012)

Nach aktuellem Zeitplan gilt anschliessend ab 2016 die vom Bund geplante neue Finanzierung für Eisenbahninfrastrukturen FABI (FABI: Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur). Die entsprechende Vorlage wird im Februar 2014 dem Volk unterbreitet. Gemäss dieser Vorlage soll der Bund ab 2016 die gesamten Investitionen der Bahninfrastruktur übernehmen, während sich die Kantone, unabhängig von den effektiven Vorhaben, mit einem Pauschalbetrag

daran beteiligen (für den Kanton Basellandschaft voraussichtlich im Rahmen von ca. CHF 20 Mio). Falls die FABI –Vorlage vom Volk gutgeheissen wird; entfällt der Anteil des Kantons voraussichtlich für das Jahr 2016 und der Bund übernimmt auch den Anteil der Kosten, der gemäss der Leistungsvereinbarung 2013-16 der Kanton übernehmen muss. Da die Kostentragung für das Jahr 2016 somit noch nicht klar geregelt ist, werden unabhängig des FABI-Entscheids für das Jahr 2016 die bisherigen, über die Leistungsvereinbarung mit dem Bund beschlossenen Beträge zur Anwendung gebracht.

6.2. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Die Waldenburgerbahn gilt als Linie des Regionalverkehrs und wird somit vom Bund gemäss Eisenbahngesetz (EBG) mitfinanziert. Der Bund und der Kanton Basel-Landschaft finanzieren gemeinsam die Investitionen der konzessionierten Transportunternehmen in Form von bedingt rückzahlbaren Darlehen (Art. 56 EBG). Die Beteiligung des Bundes setzt die Finanzierung durch die Kantone voraus. Der Bund bezahlt den Unternehmungen seine Investitionsbeiträge aus dem vier Jahre gültigen Rahmenkredit in jährlichen Tranchen aus. Zu diesem Zweck schliesst er mit den Unternehmungen und dem Kanton gestützt auf Art. 49 Absatz 1 EBG eine Leistungsvereinbarung ab. Die Anteile von Bund und Kanton werden durch die Abgeltungsverordnung (KAV) festgelegt. Die KAV wird vom Bund unter der Berücksichtigung der Finanzkraft und den strukturellen Voraussetzungen (Bevölkerungsdichte) festgelegt. Der KAV-Schlüssel beläuft sich auf:

Kanton Basel-Landschaft: 67%

Bund : 33%

Somit ergeben sich für die Investitionskosten von CHF 43.1 Mio. für die Jahre 2014 bis 2016 folgende Kostenaufteilung:

Kanton Basel-Landschaft: CHF 29'000'000.-

Bund: CHF 14'100'000.-

Es wird ein Kredit über CHF 29'000'000.- exkl. MwSt. beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss dem Bahnteuerungsindex gegenüber der Preisbasis Oktober 2012 bewilligt.

Kontierung		
IM Position	Innenauftrag	Kostenart
23140.28	700824	5650 0 000

Grundsätzlich tritt die Waldenburgerbahn als Bauherrin auf. Das heisst, die WB realisiert und finanziert das Bauprojekt. Sie kann somit auch die Vorsteuer (MwSt.) geltend machen. Der Kanton Basel-Landschaft und der Bund gewähren der WB bedingt rückzahlbare Darlehen. Das

führt dazu, dass bei der WB keine Vorsteuerkürzungen vorgenommen werden müssen. Deshalb kann der Kredit ohne MwSt. beantragt werden. Dieses Darlehen wird vom Kanton Basel-Landschaft aus dem vorliegenden Kredit der Investitionsrechnung bezahlt. Die schon aufgelaufenen Kosten für die Projektierung wurden von der WB vorfinanziert.

Der Bund hat in der Botschaft zur Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur für die Jahre 2013 - 2016 die Investitionskosten für die WB eingestellt.

Im Investitionsprogramm sind folgende Jahrestanchen vorgesehen:

2014: CHF: 5'000'000.-

2015: CHF: 13'500'000.-

2016: CHF: 10'500'000.-

Die Kosten für Planungen von ca. CHF 1 Mio. für das Jahr 2013 wurden über das ordentliche Budget abgewickelt. Im Investitionsprogramm 2014 bis 2023 sind bis 2016 Mittel im Umfang von CHF 24.4 Mio. eingestellt. Der noch fehlende Betrag für den insgesamt beantragten Verpflichtungskredit von CHF 29 Mio. wird im nächsten Investitionsprogramm 2015 bis 2024 in den betreffenden Jahren eingestellt.

Bzgl. der geschätzten Gesamtkosten von CHF 200 Mio bedeutet dies nun folgende Kostenaufteilung, falls die FABI – Vorlage angenommen wird:

	Total	Anteil BL	Anteil Bund
Kosten 2013 – 2016:	45.0	30.0	15.0
Kosten 2017 – ca. 2020	155.0	0.0	155.0
Kosten 2013 – ca. 2020	200	30.0	170.0

Wie bereits erwähnt, wird der Bund mit Annahme der FABI – Vorlage voraussichtlich auch den Kantonsbeitrag 2016 übernehmen; d.h. die Aufwendungen Kanton würden sich nochmals um CHF 10 Mio reduzieren.

Bzgl. den Aufwendungen ab 2017 liegen noch keine schriftlichen Vereinbarungen oder ähnl. Zusicherungen des Bundes vor; einerseits ist die FABI – Vorlage noch nicht beschlossen; andererseits wurde erst vor kurzem Ende November 2013 die Leistungsvereinbarung 2013-16 unterzeichnet. Die entsprechenden Kosten ab 2017 wurden dem Bund bzw. dem BAV (Bundesamt für Verkehr) aber kommuniziert.

Mit Unterzeichnung der Vereinbarung 2013-16 zeigt der Bund klar seine Bereitschaft zur Erneuerung und dem Ausbau der Waldenburgerbahn und es ist nicht zu erwarten, dass er die Erneuerung ab 2017 stoppen wird; dies könnte relativ rasch zur Stilllegung der Bahn führen (insbesondere infolge der veralteten Zugsicherungsanlage).

6.3. Finanzierungszahlen nach FHG §35 4

Anlageklasse	ND	Summe	IBN Monat	IBN Jahr
ÖV-Anlagen	40	29'000'000	1	2016
Total		29'000'000		

(ND= Nutzungsdauer in Jahren / IBN = Inbetriebnahme)

	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen (in CHF) / Jahr	1/2016	2017	2018	2019	2020
1	TOTAL jährlicher Folgeertrag	0	0			
2	Kalkulatorische Zinskosten 3¼% auf 0.5 des Investitionsvolumens	431'979	471'250			
3	Unterhaltskosten	0	0			
4	(Anlagen-/Gebäude-) Nebenkosten	0	0			
5	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel etc.)	0	0			
6	Abschreibungen / Jahr	1/2016	2017	2018	2019	2020
	ÖV-Anlagen	664'583	725'000	725'000	725'000	725'000
	Total Abschreibungen	664'583	725'000	725'000	725'000	725'000
7= 2+...+6	TOTAL jährliche Folgekosten	1'096'563	1'196'250	1'196'250	1'196'250	1'196'250
8 = 1 - 7	SALDO pro Jahr (Folgeertrag - Folgekosten) ('+' = Minderkosten, '-' = Mehrkosten)	-1'096'563	-1'196'250	-1'196'250	-1'196'250	-1'196'250

7. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Von den Gemeinden des Waldenburgerbaltals (**Bennwil, Hölstein, Lampenberg, Langenbruck, Liedertswil, Niederdorf, Oberdorf, Ramllinsburg, Waldenburg**) wurde eine gemeinsame Stellungnahme abgegeben:

Allgemeines

Die im Rahmen der Landratsvorlage 2010/237 erstellte Studie, welche die Waldenburgerbahn als zweckmässigstes Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs im Waldenburgerbaltal darstellt, wie auch die Zusage zur Beschaffung von neuem Rollmaterial für die Waldenburgerbahn im Rahmen des 7. Generellen Leistungsauftrags (GLA) sind klare Bekenntnisse zur Zukunft der WB als öffentliches Verkehrsmittel der Wahl im Waldenburgerbaltal. Mit der nun ausgearbeiteten Finanzierungsvorlage fällt der Startschuss für die Umsetzung des neu erarbeiteten Betriebskonzepts, welches zahlreiche Massnahmen im Bereich der Infrastruktur bedingt. Dies bedeutet, dass das Bekenntnis zur Waldenburgerbahn nun auch nach aussen sichtbar wird. Eine moderne und effiziente Bahn ist ein starkes Signal für einen erfolgreichen und gut ausgelasteten öffentlichen Verkehr. Dies wiederum unterstützt die Bemühungen der Gemeinden, attraktive Standorte für die Wirtschaft und attraktiven Wohnraum für die Bevölkerung anbieten zu können.

Stellungnahme

Die Infrastrukturmassnahmen in den Bereichen Haltestellen und Bahnübergänge sind je nach Standort unterschiedlich umfangreich. Da diese Massnahmen auch Auswirkungen auf die unmittelbare Umgebung und die allenfalls angrenzenden Strassen haben werden, bitten wir Sie hiermit, die betroffenen Gemeinden frühzeitig in die Planung mit einzubeziehen.

Fazit

Die Gemeinden des Waldenburgerbaltals sind bemüht, den Bewohnern, dem lokalen Gewerbe wie auch den Besuchern des Tals ein attraktives Angebot im öffentlichen Verkehr anzubieten. Deshalb unterstützen wir die Landratsvorlage "Zukunft Waldenburgerbahn, Infrastrukturmassnahmen, Finanzierung 2014 bis 2016" einstimmig und vollumfänglich. Wir bitten Sie hiermit höflichst, unsere Stellungnahme wohlwollend zu überprüfen. Der Veröffentlichung der definitiven Vorlage sowie der Abstimmung im Landrat sehen wir mit Hoffnung und grossem Interesse entgegen.

Von der Gemeinde **Bubendorf** ging folgende Stellungnahme ein:

Der Gemeinderat begrüsst die Vorlage und hat keine Einwände einzubringen.

Der Gemeinderat möchte aber darauf hinweisen, dass die gesamte Verkehrssituation im Bereich Bubendorf mit dieser langfristigen Investition geprüft werden sollte – Beispiel: Eine Entflechtung von Bahnhof, Strassenverzweigung und Einfahrt im Bereich Bad Bubendorf sowie eine bessere Anschluss des Gewerbegebietes, oder eine Schienenführung näher an den Dorfrand, was eine Passagierentlastung des Buses und somit eine höhere Benutzerzahl der

WB bedeuten würde. Der Gemeinderat stellt sich für eine gemeinsame Besprechung gerne zur Verfügung.

Das Tiefbauamt wird in nächster Zeit mit der Gemeinde Bubendorf das Gespräch suchen. Für die Führung der WB bei der Haltestelle Bad Bubendorf wurden verschiedene Varianten geprüft. Darunter auch eine Führung näher an das Siedlungsgebiet von Bubendorf und durch das Gewerbegebiet sowie das Verlegen der Haltestelle näher zum Gewerbegebiet hin. Nach einem Variantenvergleich hat sich klar gezeigt, dass die heutige Führung der WB und die Lage der Haltestelle Bad Bubendorf am heutigen Standort die beste Wahl ist.

Von der Stadt **Liestal** ging folgende Stellungnahme ein:

Die in der Vorlage beschriebene Koordination mit dem Projekt „Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur“ erscheint uns sehr wichtig. Allenfalls ergeben sich auch Schnittpunkte mit der geplanten Arealentwicklung am Bahnhof Liestal.

Die Haltestelleninfrastruktur soll gedeckte Veloständer umfassen.

In welcher Form sind die restlichen Investitionskosten gesichert? Gibt es sinnvolle Teilprojekte, falls die weitere Finanzierung scheitert?

Das Alters- und Pflegeheim Frenkenbündten ist ungenügend an den öffentlichen Verkehr angeschlossen. Wir möchten Sie daher bitten, die aktuelle Streckenführung der Waldenburgerbahn in Bezug auf die Einbindung des Alters- und Pflegeheims zu prüfen. Die grundsätzliche Überprüfung des öV-Angebots in Bezug auf die Quartierentwicklung wäre nach unserem Dafürhalten ebenfalls ein Thema.

Anhand des neuen Angebotskonzeptes wurde auch eine neue Haltestelle auf der Höhe des Alters- und Pflegeheims Frenkenbündten geprüft. Simulationen haben aber gezeigt, dass eine Fahrzeitverlängerung durch einen zusätzlichen Halt aus Gründen der Betriebsstabilität nicht zu empfehlen ist. Zudem müsste diese Haltestelle als Kreuzungsstation ausgebildet werden, was aufgrund der örtlichen Gegebenheiten mit sehr hohen Kosten verbunden wäre.

Die Erstellung von gedeckten Veloständern wird jeweils geprüft, die Kosten für solche (zusätzliche) Anlagen gehen zu Lasten der Gemeinden.

Die restlichen Investitionskosten ab 2017 sollen via FABI finanziert werden. Dem Bundesamt für Verkehr wurden die entsprechenden Kosten kommuniziert. Weil die FABI-Vorlage noch in einer Volksabstimmung gutgeheissen werden muss, liegt eine Zusicherung aber noch nicht vor. Da der Bund auch die Etappe 2013 bis 2016 gemäss EBG unterstützt, ist zu erwarten, dass auch die Finanzierung der folgenden Investitionen auf der neuen Basis von FABI gewährleistet wird.

8. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal 17. Dezember 2013

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident: Wüthrich

die 2. Landschreiberin: Mäder

Beilagen

- Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)

9. Anhang

- Schema Waldenburgerbahn mit Termin- und Kostenübersicht

Landratsbeschluss

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

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. 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.
2. 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:

