

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Keine Streichung des IR von Basel - Liestal - Sissach - Gelterkinden - Olten

2017/257

vom 6. März 2020

1. Ausgangslage

Mit dem am 29. Juni 2017 eingereichten Postulat forderte Florence Brenzikofer, dass sich der Regierungsrat bei der SBB für den Erhalt der IR-Verbindung von Basel nach Olten/Luzern von Sonntag bis Donnerstag um 22:17 und 23:17 Uhr bzw. in umgekehrter Richtung ab Olten um 22.12 und 23.12 Uhr stark macht und von der geplanten Streichung abgesehen wird. Der Landrat überwies das Postulat am 14. Dezember 2017.

In seiner Antwort verwies der Regierungsrat auf die Grundsätze im Fernverkehr: Nur Liestal wird als kleinstädtisches Zentrum definiert, in dem ein Fernverkehrshalt möglich, aber nicht zwingend ist. Die Betriebszeiten umfassen mindestens die Stunden zwischen 6 und 23 Uhr. Zudem sind wegen des Vierspurausbaus Liestal und der Entflechtung Basel-Muttenz von Sonntag bis Donnerstag ab 22 Uhr Trasseneinschränkungen vorgesehen.

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 hin wurde wie bereits andernorts im Viereck Basel – Bern – Luzern – Zürich ein so genanntes Randstundenkonzept im Fernverkehr eingeführt. Davon betroffen war auch der IR27 Basel – Olten – Luzern, welcher seither von Sonntag bis Donnerstag ab 22 Uhr entfällt. Eine alternative Verbindung wurde und wird nach wie vor nicht angeboten. Zudem hat der Kanton alle ihm zu Verfügung stehenden Möglichkeiten wahrgenommen, um den Fernverkehrshalt in Gelterkinden zu erhalten. Er wird die entsprechenden Instrumente weiter nutzen.

Da der Fernverkehr eigenwirtschaftlich organisiert ist, haben die Kantone keine rechtliche Grundlage, um Entscheide der SBB wie das Randstundenkonzept zu verhindern. Möglich sind lediglich Stellungnahmen im Rahmen des Fahrplanverfahrens, im Rahmen der Anhörung zum Konzessionsgesuch, bei der Vernehmlassung des Netznutzungsplans sowie Gespräche auf Fachebene. Gemäss Konzession müsste der IR27 in Sissach und Gelterkinden halten und zwischen 6 – 23 Uhr stündlich verkehren.

Der Kanton hat wie folgt interveniert:

- Randstundenkonzept (2017): Suche mit der SBB nach einer Lösung, um für Gelterkinden einen stündlichen Fernverkehrshalt nach 22 Uhr sicherzustellen.
- Fahrplanverfahren 2019: Hinweis des Kantons, dass ab Fahrplanjahr 2020 ein Widerspruch zur Konzession besteht.
- Netznutzungsplan 2020 (September 2018): Erneuter Hinweis auf den Widerspruch zur Konzession.
- Fahrplanverfahren 2020 (Juli 2018): Antrag zur Wiedereinführung der gestrichenen Kursedes-IR27, da die Baustellen, die Ende 2017 das Randstundenkonzept ausgelöst hatten, abgeschlossen sind.

Mit dem Angebotskonzept (AS 2025) sind für Gelterkinden zwei Fernverkehrshalte pro Stunde vorgesehen.

Der Kanton Basel-Landschaft setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten weiter dafür ein, dass Verbesserungen bereits früher umgesetzt werden können.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat abzuschreiben.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 5. und 19. Dezember 2019 behandelt, dies in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin der BUD. Als Vertreter der Vorlage waren Eva Juhasz, Leiterin Abteilung öffentlicher Verkehr BUD, und Thomas Hohl, Verkehrsplaner der Abteilung öffentlicher Verkehr, anwesend.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Ein Teil der Kommission hielt fest, es sei frustrierend, wie oft die SBB auf die diversen Hinweise des Kantons, auch bezüglich des Widerspruchs zur Konzession, nicht eingegangen sei. Es sei störend, dass die Konzession nicht eingehalten werde. Die Verwaltung wies darauf hin, dass Einschränkungen durch Bauarbeiten immer erfolgen könnten, auch wenn dann die Konzessionsvorgaben nicht eingehalten würden. Der Kanton habe getan, was er könne, hielt die Kommission fest, und es sei auf mittlere Frist eine Verbesserung in Sicht. Deshalb müsse das Ganze weiterhin im Auge behalten werden. Die Kommission zeigte sich erstaunt darüber, dass die Kantone sich nur über die erwähnten Kanäle einbringen und nur Wünsche anbringen, jedoch keine Leistungen bestellen können. Die Verwaltung führte aus, dass es eine Trennung zwischen Fern- und Regionalverkehr gebe und der Kanton im Regionalverkehr Besteller sei, während der Bund für den Fernverkehr zuständig sei und beispielsweise die Zughalte eines Inter-Regio-Zugs festlege.

Weiter stiess auf wenig Verständnis, weshalb die SBB einen zusätzlichen Halt des IR27, wie vom Kanton vorgeschlagen, nicht bereits jetzt aufnehmen kann. Dies insbesondere angesichts der Tatsache, dass dieser ohnehin ab 2025 eingeführt wird. Auf Nachfrage hin erklärte die BUD, die Ablehnung sei 2019 mit den Langsamfahrstellen ab 22 Uhr begründet worden.

Die Verwaltung hielt fest, der Vierspurausbau in Liestal, mit einer Dauer von fünf Jahren, sowie die Entflechtung in Muttenz, würden zu einer Verknappung der Kapazitäten und Beeinträchtigungen führen. Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass es für Unzufriedenheit bei der Bevölkerung Sorge, wenn Bauarbeiten ständig als Begründung herangezogen würden, um Züge nicht fahren oder halten zu lassen. Die BUD wies darauf hin, dass die SBB einen Ersatz bereitstellen müsse. Ein solcher sei nach Meinung der SBB mit der S3 gegeben. Deren Anschluss auf die Schnellzüge in Olten soll verbessert werden.

Zum Vorschlag eines Kommissionsmitglieds, der Kanton solle von Sissach aus eine Busverbindung nach Gelterkinden bereitstellen, hielt die BUD fest, die Kantone sollten nicht Ausfälle im Fernverkehr kompensieren. Die SBB könnte sonst auch in anderen Situationen auf den Kanton verweisen. Auch von der SBB könne kein Busersatz gefordert werden, da die Verbindung durch eine S-Bahn sichergestellt sei.

3. Beschluss der Bau- und Planungskommission

Die Kommission schreibt das Postulat mit 12:0 Stimmen ohne Enthaltung ab.

06.03.2020 / ps

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident

