

Vorlage an den Landrat

Fragestunde der Landratssitzung vom 30. November 2017
2017/542

vom 28. November 2017

1. Felix Keller: Bushaltestellen auf Kantonsstrassen

Am 3. März 2011 hat der Landrat die zwei Motionen 2010/162 und 2010 /163 betreffend die Finanzierung der Bushaltestellen auf Kantonsstrassen an den Regierungsrat überwiesen. Der Auftrag lautet, dem Landrat eine Gesetzesanpassung im Strassengesetz zu unterbreiten, womit die Kostenträgerschaft zwischen Kanton und Gemeinde neu und klar zu regeln resp. das Strassengesetz dahingehend zu ändern sei, dass §34 ersatzlos gestrichen wird. Mit der Vorlage 2017/041 „Aufträge, die nicht innert der gesetzlichen Frist seit der Überweisung erfüllt worden sind“ vom 21. März 2017 hat der Regierungsrat festgehalten, dass eine Vorlage mit einem Lösungsansatz und entsprechenden Gesetzesanpassung bis ca. 4. Quartal 2017 erarbeitet werden soll, so dass die Vorlage im Jahr 2018 dem Landrat vorgelegt werden kann.

1.1. Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau-und Umweltschutzdirektion beantwortet.

1.2. Frage 1

Können diese Terminvorgaben eingehalten werden?

Ja, diese Termine werden gemäss heutigem Stand eingehalten. Der Entwurf der entsprechenden Landratsvorlage wird zurzeit vom Tiefbauamt ausgearbeitet und wird Ende 2017 vorliegen. Im 1. Quartal 2018 sind die interne Vernehmlassung der Ämter und das Mitberichtsverfahren in den Direktionen vorgesehen. Im April 2018 muss zuerst ein Regierungsratsbeschluss erwirkt werden, bevor die Vernehmlassung in den Gemeinden ca. im Mai - Juli 2018 durchgeführt werden kann. Im Anschluss an die Bereinigung der Vorlage auf Grund der Rückmeldungen der Gemeinden im August 2018 ist vorgesehen, dass der Regierungsrat nach dem finalen Mitbericht der Direktionen die Vorlage im September oder Oktober 2018 dem Landrat überweist.

1.3. Frage 2

Wie viele und welche Bushaltestellen sind seit 2011 erstellt worden, bei welchen §34 des Strassengesetzes zur Anwendung gelangt ist (Beteiligung der Gemeinden mit 50%)?

In den Jahren 2009 bis 2011 wurden als Folge des 6. GLA 16 neue Bushaltestellen erstellt, bei welchen der §34 des Strassengesetzes zur Anwendung gelangte.

Die verrechneten Kosten beliefen sich pro Haltekante zwischen 1'000.- und 200'000.- Franken.

Seit 2011 wurden folgende 5 neuen Bushaltestellen erstellt, bei welchen §34 des Strassen-gesetzes zur Anwendung gelangte und die Gemeinden sich an den Kosten beteiligten:

- *Ettingen Chirsgärten, (Wurde auf Wunsch der Gemeinde Ettingen erstellt)*
- *Liestal Altersheim, (Musste in Folge Neubau Altersheim verschoben werden)*
- *Oberwil Gymnasium, (Restanz aus dem 6. GLA in Folge Einsprachen)*
- *Oberwil Hüslimatt, (Ausgelöst durch Neubau Coop)*
- *Sissach Güterstrasse, (Neue Linienführung)*

1.4. Frage 3

Sind Neu- oder Umbauten von Bushaltestellen auf Kantonsstrassen geplant, bei welchen §34 des Strassengesetzes zur Anwendung gelangt, d.h. sich die Gemeinden mit 50% der Kosten beteiligen müssen (Bsp. Umbau Baslerstrasse, Allschwil)?

Bis 2020 sind folgende neuen Bushaltestellen zur Realisierung vorgesehen:

- *Nusshof, Dorf (Neue Haltekante + Wendeplatz; Wendeplatz zu Lasten Kanton)*
- *Pratteln, Zurlinden (ausgelöst durch Produktionszentrum Coop)*

2. Florence Brenzikofer: Vernehmlassung Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35)

Am 26. November 2017 hat sich die Baselbieter Bevölkerung sehr klar für den Erhalt der S9 im Homburgertal ausgesprochen. Die S9 ist Bestandteil unserer Regio-S-Bahn und soll nach dem deutlichen Volksentscheid in diesem Bahnnetz gestärkt werden. Im Vorfeld der Abstimmung wurden verschiedene Verbesserungs- möglichkeiten genannt. Eine davon ist eine Ringbahn (Hexagon) vergleichbar mit der S4 in St. Gallen. Die Forderung nach einer Durchbindung der S9 nach Basel hatte die Planungsregion NWCH (Kantone BL, BS, AG, BE, JU, SO) selber beim Bund eingereicht. Der Bund hat das Begehren in seinem Entwurf «Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 der Eisenbahninfrastruktur» (noch) nicht aufgenommen. Das erstaunt wenig, wollte er doch erst sicher sein, dass die S9 überhaupt auf den Schienen bleibt, bevor er ihre Weiterentwicklung in Betracht zieht. Der Bundesbeschluss befindet sich bis am 15. Januar 2018 in der Vernehmlassung.

2.1. Beantwortung der Fragen

Die Fragen werden von der Bau-und Umweltschutzdirektion beantwortet.

2.2. Frage 1

Nimmt die Regierung nach dem deutlichen Volksnein zur Stilllegung der S9 in ihrer Vernehmlassungsantwort an den Bund die ursprüngliche Forderung «Durchbindung S9 Olten – Läfelfingen – Sissach nach Basel. Drei S-Bahnen pro Stunde bis Sissach, zwei weiter als S3 via Gelterkinden, eine weiter als S9 via Läfelfingen»¹ wieder auf und zwar in erster Priorität?

Die Priorität der Forderungen hat die Planungsregion Nordwestschweiz im Herbst 2014 festgelegt. Der Planungsregion gehören die sechs Kantone AG, BE, BL, BS, JU und SO an.

Eine Änderung der Prioritäten ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

Generell müssten einer Änderung der Prioritäten alle sechs Kantone der Planungsregion Nordwestschweiz zustimmen. Oberste Priorität hat nach wie vor – auch für den Kanton BL – die

¹ STEP Ausbauschritt 2030, Angebotskonzept Planungsregion Nordwestschweiz vom 24. Nov. 2014, S. 34 (Printversion).
file:///C:/Users/vcs%20beider%20basel/Steffi/FABI_VCS-%C3%96V-Initiative/STEP_Vernehmlassung_2030_35/Planungsregion_NWCH/AOEV_STEP2030_AK_Nordwestschweiz_D.pdf

Durchbindung der S-Bahnlinien der trinationalen S-Bahn Basel, wofür es als zentrale Massnahme den Bau des Herzstücks braucht.

2.3. Frage 2

Welche weiteren Massnahmen fordert die Regierung im Rahmen der AS 2030/35-Vernehmlassung?

Die Regierung wird die Stellungnahme im Januar verabschieden, deshalb kann dazu zurzeit nicht im Detail Stellung genommen werden.

Klar ist aber, wie in Frage 1 geschildert, dass das Herzstück oberste Priorität hat. Klar ist auch, dass sich der Kanton für die Realisierung jener Angebotsausbauten im Regionalverkehr einsetzen wird, welche die Planungsregion im November 2014 beim Bund eingereicht hat und die für den Kanton BL Verbesserungen bringen.

2.4. Frage 3

Sind anderweitige Schritte geplant für eine optimale Einbindung der S9 ins Schienensystem der Region (z.B. zusätzliche Haltestelle Thürnen) und für einen verbesserten Fahrplan (Bahn vs. Bus)?

Die Regierung wird das Mögliche unternehmen, um die Fahrlage der S9 zu verbessern, so wie sich die Regierung generell für bestmögliche öV-Verbindungen im Kanton einsetzt. Die Möglichkeiten sind allerdings beschränkt. Die Änderungsanträge müssen im Rahmen der Stellungnahme zum Fahrplanverfahren (jeweils im Juni) und zum Netznutzungsplan gestellt werden. In der Stellungnahme zu den Netznutzungsplänen für die Jahre 2019, 2021 und 2024 hat der Kanton eine bessere Einbindung der S9 in den Knoten Olten gefordert. Wir stehen allerdings in Konkurrenz zu deutlich besser ausgelasteten Linien. Die Entscheidkompetenz liegt bei Bund und SBB.

Ausserhalb der institutionalisierten Verfahren werden auf Fachstufe in den nächsten Wochen erneut Gespräche zwischen Kanton BL und SBB stattfinden. Der Kanton fordert, dass die SBB die Situation im Knoten Olten nochmals eingehend untersucht und Varianten inkl. deren Kostenfolgen aufzeigt, die zu einer Verbesserung der Fahrlage der S9 führen könnten.

Der Busfahrplan wird regelmässig überprüft und es werden Anpassungen vorgenommen, sofern eine Mehrheit der Nutzerinnen und Nutzer davon profitiert und sofern diese finanzierbar sind.

Neue Haltestellen auf Linien des Regionalverkehrs müssen seit dem Inkrafttreten von FABI im Rahmen der Ausbauschritte beantragt werden. Die nächste Möglichkeit, neue Haltestellen zu beantragen, ist der nächste Ausbauschritt (voraussichtlich 2040).

Liestal, 28. November 2017

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Sabine Pegoraro

Der Landschreiber:

Peter Vetter