

Vorlage an den Landrat

betreffend zwei Vorstösse zum Thema bessere Anbindung Basel-Landschaft an die Restschweiz – SBB-Fahrplan 2025:

Bericht zum Postulat [2016-388](#) von Thomas Eugster: «SBB-Fahrplan 2025 - Die Kantonshauptstadt besser an die Restschweiz anschliessen!»

Bericht zum Postulat [2017-021](#) von Jan Kirchmayr: «Mehr Schnellzughalte im Baselbiet! » 2016/388

vom 08. Mai 2018

1. Einleitung

Seit die FABI-Gesetzgebung in Kraft ist, ist das Bundesamt für Verkehr (BAV) Prozessführer für die Planungen der Bahninfrastruktur (Strategische Ausbauschritte STEP) und ist auch verantwortlich für die Angebotsplanungen im Fern- und Güterverkehr. Die Angebotsplanung im Fernverkehr hat das BAV den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) delegiert. Für die Angebotsplanung im Regionalverkehr sind die Kantone verantwortlich. Eine klare Abgrenzung zwischen Fern- und Regionalverkehr ist somit für die Planungen der STEP Ausbauschritte zentral.

Das BAV hat deshalb im Jahr 2016 die Wegleitung "Grundsätze für den Fernverkehr" erarbeitet. Im Februar 2017 konnten die Kantone im Rahmen einer Konsultation zur Wegleitung Stellung nehmen, im August 2017 hat der Bund die Wegleitung bereinigt und finalisiert. Mit der Wegleitung wurden erstmals Ziele, Grundsätze und Kriterien des Fernverkehrs in der Schweiz genau definiert, ebenso wie die Abgrenzung des Fernverkehrs zu anderen Verkehrsarten. Für die Definition des Fernverkehrsnetzes hat sich der Bund auf Kriterien abgestützt, die aus dem Raumkonzept Schweiz abgeleitet wurden.

Der Entscheid über die Ausgestaltung des Fernverkehrsnetzes erfolgt im Rahmen der Konzessionsvergabe durch den Bund, wobei die neue Wegleitung als (eine von mehreren) Entscheidungsgrundlagen dient. Entscheide über den Ausbau des Netzes trifft das Bundesparlament im Rahmen der Vorlagen zu den STEP Ausbauschritten, basierend auf der entsprechenden Botschaft des Bundesrates.

Gemäss Wegleitung besteht das Fernverkehrsnetz aus einem sogenannten Basis- und einem Intercity-Netz. Des Weiteren wurde in der Wegleitung die Bedienung von Ortschaften durch den Fernverkehr definiert, indem sogenannte A-, B- und C-Zentren sowie netzrelevante Halte definiert wurden wie auch eine Politik für die Haltepunkte. Zu den A-Zentren wird der trinationale Metropolitanraum Basel gezählt, der sämtliche Agglomerationsgemeinden beinhaltet.

Diese Rahmenbedingungen implizieren, dass der Einfluss der Kantone auf die Angebotsplanung im Fernverkehr sehr begrenzt ist. Möglichkeiten zur Einfluss-/Stellungnahme bestehen im Rahmen des FABI-Prozesses sowie im Rahmen des jährlichen Fahrplanverfahrens.

2. Bericht zum Postulat [2016-388](#) von Thomas Eugster: «SBB-Fahrplan 2025 - Die Kantonshauptstadt besser an die Restschweiz anschliessen!»

2.1. Wortlaut des Postulates

Am 1. Dezember 2016 reichte Thomas Eugster das Postulat [2016-388](#) «Die Kantonshauptstadt besser an die Restschweiz anschliessen!» ein, welches vom Landrat am 23. März 2017 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Nachdem das Stimmvolk die FABI-Vorlage gutgeheissen hatte, veröffentlichte das BAV am 29. August 2014 das sogenannte Referenzkonzept 2025 und stellte es den Kantonen zur Vernehmlassung zu. Das Referenzkonzept zeigt ein mit der bis 2025 finanzierten Schieneninfrastruktur mögliches Fahrplankonzept für den Personen- und Güterverkehr. Für Liestal ergäbe sich bezüglich nationalem Fernverkehr eine deutliche Verschlechterung gegenüber heute:

- a. *Gesamtschweizerisch gingen zahlreiche Stellungnahmen ein, worauf das Konzept in diversen Punkten angepasst und per 25. Januar 2016 neu veröffentlicht und den Kantonen zugestellt wurde. Liestal ist bei 20 Anpassungen und 118 pendenten Eingaben leider nirgends berücksichtigt.*
- b. *Das aktuelle Referenzkonzept 2025 sieht für das Ergolzthal im Fernverkehr pro Stunde und Richtung 7 Züge vor, wovon 3 in Liestal einen Halt einlegen [Zum Vergleich: Aarau, ebenfalls ein Mittelzentrum, wird im Fernverkehr von 5 Zügen pro Stunde und Richtung bedient, wozu zur Hauptverkehrszeit nochmals 2 Züge kommen, welche die Relation Bern - Aarau - Zürich (ohne Halt in Olten) bedienen.]*
- c. *Das Angebot gemäss Referenzkonzept 2025 für Liestal:*
 - *IC Bern wie heute; in Olten Anschluss an IC Basel-Luzern(-Gotthard)*
 - *IR Luzern nur noch bis Zofingen (etwa zur halben Stunde); in Zofingen Anschluss an IC Bern Zofingen - Sursee(!) - Luzern*
 - *IR Zürich [etwa zur vollen Stunde) mit zusätzlichem Halt in Gelterkinden. In Zürich keine Durchbindung mehr (Zürich HB = Endstation)*
 - *53 wie bisher halbstündlich von Basel bis Olten mit ungünstiger zeitlicher Lage in Olten (wie bisher)*
 - *zusätzlich halbstündliche S-Bahn ab Liestal via Basel ins Fricktal („Spitzkehre“ in Basel)*

Das Angebot wird somit gegenüber heute - im Gegensatz zur übrigen Schweiz – für Liestal nicht verbessert, sondern verschlechtert durch den Wegfall direkter Züge nach Luzern und eine abermalige Verlangsamung der Relation Liestal - Zürich.

- d. *Liestal liegt aufgrund der öffentlich zugänglichen Zahlen (data.sbb.ch, Bezugsjahr 2014) mit 19'100 werktäglichen Ein- und Aussteigern Schweizweit auf Platz 38 (z. B. Sursee 13'100 Platz 59, Gelterkinden 5'500 Platz 118); entsprechend erwarten wir eine angemessene Berücksichtigung unserer Bedürfnisse.*
- e. *Der Ausbauschnitt 2025 bringt vielen Regionen und Mittelzentren interessante Verbesserungen. Unter Berücksichtigung des anstehenden Vierspurausbaus ist es für Liestal nicht akzeptabel, im Gegensatz zu den meisten anderen Regionen per 2025 im nationalen Fernverkehr nicht nur nicht besser, sondern schlechter gestellt zu werden als heute.*
- f. *Der S-Bahn-Viertelstundentakt bringt Liestal höchstens Kapazitätsvorteile, aber keine besseren Anschlüsse an den Fernverkehr in Basel.*
- g. *Die Vergangenheit zeigt, dass eine alleinige Abstützung auf den Kanton nicht zielführend ist und die Initiative von der Stadt Liestal ausgehen muss.*

Die nachstehenden Forderungen sind deshalb bei den zuständigen Stellen mit dem nötigen Nachdruck einzubringen, damit die Kantonshauptstadt Liestal nicht den Anschluss an der Restschweiz verliert:

1. *Weiterhin stündliche Direktverbindung von Liestal nach Luzern [z. B. mittels Halt des IC Basel - Luzern in Liestal)*
2. *Attraktive Verbindung nach Zürich mittels Halt eines der beiden IC Basel – Zürich in Liestal, in Zürich möglichst Richtung Flughafen - Ostschweiz oder nach Chur durchgebunden.*
3. *Sinnvolle Durchbindung der S-Bahnen von Liestal in Basel: statt wie vorgesehen Ergolztal - Fricktal beispielsweise besser Ergolztal - Riehen (-Lörrach) oder Ergolztal - St. Johann.*

Ein weitgehend identisches Postulat von Rolf Gutzwiller wurde im Liestaler Einwohnerrat einstimmig dem Liestaler Stadtrat überwiesen. Die Textbausteine des hier vorliegenden Postulats wurden mit ausdrücklicher Genehmigung von Rolf Gutzwiller in das vorliegende Postulat übernommen;

Der Regierungsrat wird eingeladen, zu prüfen und zu berichten, ob die oben stehenden Forderungen zur besseren Bahnanbindung der Kantonshauptstadt an die Restschweiz mit dem Fahrplan 2025 erfüllt werden können.

2.2. Stellungnahme des Regierungsrates

Zu den konkret geforderten Punkten ist der Stand wie folgt:

1. *Weiterhin stündliche Direktverbindung von Liestal nach Luzern [z. B. mittels Halt des IC Basel - Luzern in Liestal)*
 Als Kompensation für die wegfallende Verbindung zwischen Liestal und Luzern hat der Kanton BL im STEP AS 2030/35 schlanke Anschlüsse an die S-Bahn in Olten/Zofingen nach Sursee/Luzern gefordert. Davon profitieren würden alle Haltepunkte BL auf der Strecke zwischen Liestal und Olten.
2. *Attraktive Verbindung nach Zürich mittels Halt eines der beiden IC Basel – Zürich in Liestal, in Zürich möglichst Richtung Flughafen - Ostschweiz oder nach Chur durchgebunden.*
 Die IC Basel – Zürich werden weiterhin nicht in Liestal halten. Diese Haltepolitik entspricht Wegleitung Fernverkehr. Hingegen hält der IR Basel – Zürich, der via Aarau und Lenzburg verkehrt, weiterhin in Liestal und wird gemäss aktuellem Planungsstand STEP AS 2030/35 neu halbstündlich verkehren.
3. *Sinnvolle Durchbindung der S-Bahnen von Liestal in Basel: statt wie vorgesehen Ergolztal - Fricktal beispielsweise besser Ergolztal - Riehen (-Lörrach) oder Ergolztal - St. Johann.*
 Die Durchbindungen der S-Bahnen werden durch die sieben Bestellerbehörden der trinationalen S-Bahn Basel festgelegt. Im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Schienenanschlusses an den EuroAirport sind folgende S-Bahn-Durchbindungen vorgesehen:
 S2: Liestal – Basel SBB – EuroAirport – Mulhouse
 S3: Aesch – Basel SBB – Olten – Zofingen
 S4: Laufen – Basel SBB – EuroAirport

3. Bericht zum Postulat [2017-021](#) von Jan Kirchmayr: «Mehr Schnellzughalte im Baselbiet!»

3.1. Wortlaut des Postulates

Am 12. Januar 2017 reichte Jan Kirchmayr das Postulat [2017-021](#) «Mehr Schnellzughalte im Baselbiet» ein, welches vom Landrat am 6. April 2017 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Das Referenzkonzept 2025 zeigt ein mögliches Fahrplankonzept für den nationalen Fernverkehr 2025 mit der bis dann finanzierten Schieneninfrastruktur.¹ Das Bundesamt für Verkehr hat dieses im August 2014 veröffentlicht. In diesem Konzept wird ersichtlich, inwiefern die Region Basel mit Fernverkehrszügen an die Restschweiz angebunden wird. Im Referenzkonzept 2025 zeigt sich, dass die Region Basel keine zusätzlichen Schnellzughalte in der Agglomeration erhalten wird.

Während schon jetzt beispielsweise im Kanton Zürich diverse Schnellzüge in der Agglomeration halten und somit die Attraktivität dieser Orte steigern, den Hauptbahnhof deutlich entlasten und gleichzeitig wirtschaftsfördernd wirken, steht die Region Basel diesbezüglich auf verlorenem Posten. Unter anderem fordert das Postulat 2016-388, dass die Kantonshauptstadt besser an die Restschweiz anzuschliessen ist. Im 8. Generellen Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018-2021 wird versprochen, dass Gelterkinden einen zweiten Schnellzuganschluss erhält, weiter wird der zusätzliche Schnellzug, der nach dem Doppelspurausbau im Laufental verkehren wird, eventuell auch in Dornach-Arlesheim halten.

Diese Bestrebungen sind positiv aufzunehmen, doch sie genügen nicht. Es ist von hoher Wichtigkeit, dass Schnellzüge neben den Baselbieter Mittelzentren wie Liestal, Laufen und Sissach auch in der Agglomeration der Stadt Basel halten. Interessante Bahnhöfe wären Pratteln (tägliche Passagierfrequenz von 9'200 Ein- und Aussteigenden und Knotenpunkt der S1 und S3) und Dornach-Arlesheim (tägliche Passagierfrequenz von 5'600 Ein- und Aussteigenden und Knotenpunkt der BLT-Buslinien)². Der Kanton Baselland könnte bei seinem Einsatz für mehr Schnellzughalte im Baselbiet beispielsweise sein grosses finanzielles Engagement bei der Finanzierung des Doppelspur-Ausbaus in die Waagschale werfen.

Ich bitte den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten,

- **wie er sich bislang für Schnellzughalte in Baselland eingesetzt hat, welche Bahnhöfe er dabei im Fokus hatte und was die Prüfungen der SBB ergaben.**
- **ob der IR Basel SBB-Rheinfelden-Frick-(etc.)-Flughafen Zürich (auch «Flugzug» genannt) wieder in Pratteln halten könnte und der Regierungsrat dazu bereit ist, sich dafür einzusetzen.**
- **ob der ICN Basel SBB-Laufen-Delémont-Biel (nach der Décalage bis Genf Flughafen) in Dornach-Arlesheim halten könnte und der Regierungsrat dazu bereit ist, sich dafür einzusetzen.**
- **ob es weitere Schnellzugverbindungen und Zughaltestellen gibt, bei welchen ein Schnellzughalt in der Agglomeration erstrebenswert wäre, und er dazu bereit ist, sich dafür einzusetzen.**

Allfällige infrastrukturelle Anpassungen und deren Kosten sind aufzuzeigen.

3.2. Stellungnahme des Regierungsrates

Ergänzend zu den einleitenden Bemerkungen gilt es Folgendes zu berücksichtigen:

- Zu viele Haltepunkte sind des Schnellzugs Tod. Die bewusste Kategorisierung von Regional- und Fernverkehrszügen ist gewollt und sinnvoll. S-Bahnen wie auch Busse übernehmen eine Feinverteilungsfunktion, IC-Züge sollen, wie es der Name bereits sagt, in erster Linie zwischen den Städten verkehren und die Reisenden schnell von A nach B befördern.
- In Bezug auf die Festlegung von Haltepunkten im Generellen spielen verschiedenste operative Faktoren eine Rolle. So sind neben der Nachfrage und den angestrebten Relationen Restriktionen des Fahrplans und der Haltestelleninfrastruktur (Perronlängen) massgebend wie auch das Beschleunigungsvermögen der Fahrzeuge. Und nicht zuletzt ist die Verfügbarkeit der Trassen relevant. Diesbezüglich wurde die früher vorhandene Bevorzugung des Personen gegenüber dem Güterverkehr abgeschafft.

Im Rahmen des Angebotskonzepts der Planungsregion Nordwestschweiz zum STEP Ausbauschritt 2030 hat sich der Kanton BL gemeinsam mit den Partnerkantonen u.a. für diverse Angebotsverbesserungen bei Schnellzugverbindungen eingesetzt. Als Haltepunkte im Fokus sind in erster Linie Laufen und Liestal, daneben aber auch Dornach-Arlesheim, Pratteln, Sissach und Gelterkinden.

Die Forderung nach Wiedereinführung des Haltes Pratteln auf der Strecke Basel SBB – Rheinfelden – Frick – Zürich Flughafen wurde vom Bund abschlägig beurteilt. Ebenso hat das BAV entschieden, Dornach-Arlesheim nicht als Fernverkehrs-Halt anzuerkennen, weshalb die ICN-Züge Basel – Laufen – Delémont – Biel weiterhin nicht in Dornach-Arlesheim halten werden. Hingegen ist vorgesehen, Gelterkinden ab ca. 2025 zweimal stündlich mit dem Fernverkehr zu bedienen statt nur einmal pro Stunde.

Wie oben beschrieben, strebt der Regierungsrat die Verdichtung der S-Bahn-Züge und schlanke Anschlüsse an den Fernverkehr in den Knoten Basel, Olten und Biel an, um das öV-Angebot auch für kleinere Ortschaften zu verbessern. Von dieser Strategie profitieren insgesamt mehr Einwohnerinnen und Einwohnern, als wenn einzelnen Züge öfters halten würden.

4. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, die Postulate [2016-388](#) «SBB-Fahrplan 2025 - Die Kantonshauptstadt besser an die Restschweiz anschliessen!» und [2017-021](#) « Mehr Schnellzughalte im Baselbiet!» abzuschreiben.

Liestal, 08. Mai 2018

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Sabine Pegoraro

Der 2. Landschreiber:

Nic Kaufmann