

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Fernverkehrshalte in Liestal

2019/426

vom 17. August 2023

1. Ausgangslage

Mit Überweisung des von der Bau- und Planungskommission eingereichten Postulats beauftragte der Landrat den Regierungsrat am 17. Oktober 2019, sich einzusetzen für den Erhalt der Fernverkehrshalte in Liestal, nach Möglichkeit von je einem Fernverkehrshalt pro Stunde nach Zürich, Bern und Luzern, sowie für die Aufwertung von Liestal von einem C-Zentrum zu einem B-Zentrum. Das Angebotskonzept für das Jahr 2035 des Bundesamt für Verkehr (BAV) sieht vor, dass zwei Züge von/nach Zürich und einer von/nach Bern in Liestal halten, der Zug von/nach Luzern jedoch nicht mehr. Auslöser für die Einreichung des Postulats war eine am 27. Juli 2018 vom Einwohnerrat Liestal verabschiedete dringliche Resolution «Liestal im Fernverkehr auf dem Abstellgleis? Nicht mit uns!». Diese forderte den Landrat auf, sich im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür einzusetzen, dass Liestal auch in Zukunft mindestens einmal pro Stunde je einen Fernverkehrshalt nach Zürich, Bern und Luzern hat und zu einem Zentrum der Kategorie B aufgewertet wird.

In seiner Antwort führt der Regierungsrat aus, dass Liestal mit sechs Fernverkehrshalten pro Stunde heute im schweizweiten Vergleich gemessen an den Ein-/Aussteigerzahlen über ein gutes Fernverkehrsangebot verfüge. Dieses Angebot soll nach Absicht des Regierungsrats erhalten bleiben. Die Destinationen der Fernverkehrsverbindungen sollen sich nach der Nachfrage richten und so den grösstmöglichen Nutzen stiften. Eine im Dezember 2018 von der Abteilung öffentlicher Verkehr (öV) der BUD auf Wunsch der Stadt Liestal durchgeführte Untersuchung der Auswirkungen eines zusätzlichen Halts des IC6 Basel–Bern in Liestal ergab als positive Auswirkung häufigere schnelle Verbindungen nach Olten–Bern und Basel SBB. Negativ wäre jedoch, dass in Basel SBB Anschlüsse nach Laufen–Delémont (IC51), von/nach Zell (S6), von/nach Mulhouse (TER) und von/nach Paris (TGV) entfallen würden, was zu verlängerten Reisezeiten oder zum Verlust der Verbindungen führen würde. Eine Studie, welche die Stadt Liestal Anfang November 2020 der Abteilung öV der BUD und den SBB präsentierte, zeigte auf, dass einzig die Variante mit dem zusätzlichen Halt des IC6 Basel–Bern in Liestal zweckmässig sei, und enthielt Vorschläge zur Behebung der Anschlussbrüche in Basel SBB (Verschiebung IC51 nach Laufen–Delémont, perrongleicher Anschluss an TGV nach Paris etc.).

Ende November 2020 entschied die Abteilung öV der BUD, den zusätzlichen Halt des IC6 als Antrag in das Änderungsmanagement des Angebotskonzepts 2035 einzureichen. Das Ziel war eine neutrale, vertiefte Prüfung durch das BAV und die SBB-Infrastruktur. Nach Ansicht des Regierungsrats müssten die Vorteile insgesamt deutlich überwiegen, wenn ein zusätzlicher Halt eingeführt werden soll.

Die geforderte Aufwertung Liestals von einem C-Zentrum zu einem B-Zentrum würde die Ausgangslage lediglich für den Halt des IC6/61 Basel–Bern verändern – der Halt bliebe gemäss der Wegleitung Fernverkehr des Bundes aber weiterhin fakultativ. Voraussetzung wäre zudem, dass die Kriterien in der Wegleitung Fernverkehr auch bei einem überarbeiteten Raumkonzept gleichbleiben. Der Regierungsrat hat aber das Anliegen einer Aufwertung Liestals aufgenommen. Gegenwärtig ist durch den Bund allerdings keine Überarbeitung des Raumkonzepts Schweiz geplant. Generell zeigt sich aber, dass der Bund die Bedeutung Liestals anerkennt. So wird beispielsweise

im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene des Bundes, der gegenwärtig überarbeitet wird, Liestal aus Sicht Infrastrukturplanung als eigener Agglomerationskern charakterisiert.

Der Regierungsrat beantragt, das Postulat abzuschreiben.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission beriet die Vorlage im Beisein von Baudirektor Isaac Reber und BUD-Generalsekretärin Katja Jutzi an ihrer Sitzung vom 15. April 2021 und führte die Beratung am 20. April und 4. Mai 2023 fort. Als Fachvertretung anwesend waren Florian Kaufmann, Leiter Abteilung öV (20.4.2023), Daniel Schoop, stv. Leiter Abteilung öV (15.4.2021) und Verkehrsplaner Thomas Hohl (15.4.2021 und 20.4.2023). Am 15. April 2021 waren zusätzlich Thomas Noack, Bereichsleiter Hochbau/Planung der Stadt Liestal, sowie Daniel Spinnler, Stadtpräsident Liestal, zugegen.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Zeitgleich mit dem vorliegenden Postulat beriet die Kommission zwei ähnlich gelagerte Postulate, wobei das Postulat [2018/636](#) «Schnellzüge für Liestal, Sissach, Gelterkinden» forderte, dass die Schnellzughalte in Liestal sichergestellt werden, die Schnellzughalte in Liestal, Gelterkinden und Sissach nach Luzern beibehalten werden und Liestal als eigenständige, einwohnerstarke Region in die Planung aufgenommen wird. Das Postulat [2016/388](#) «SBB-Fahrplan 2025 – Die Kantonshauptstadt besser an die Restschweiz anschliessen» forderte die Sicherstellung der Direktverbindung von Liestal nach Luzern, einen Halt eines Nonstop-IC Basel–Zürich in Liestal und eine sinnvolle Durchbindung der S-Bahnen von Liestal in Basel. Die Stadt Liestal wurde im April 2021 zu allen drei Vorstössen angehört. Ein Teil der Kommission erachtete die Haltung von Liestal nachvollziehbar, möglichst viele Schnellzughalte zu fordern, da die Reisenden eine direkte Verbindung bevorzugten. Mehr Schnellzughalte in Liestal könnten auch den Bahnhof Basel SBB entlasten, da viele Leute nur dorthin führen, um auf Fernverkehrsverbindungen umzusteigen. Die Verwaltung verwies darauf, dass ab 2035 mit dem Wegfall des Halts des Zugs nach Luzern zwar eine Verbindung nach Olten entfallt, jedoch mit dem Angebotskonzept 2035 die S-Bahn in Olten eingebunden werde und dann dort umgestiegen werden könne. Dazu äusserte ein Kommissionsmitglied, eine häufige Verbindung wie die S-Bahn nach Olten sei attraktiv. Die Direktion führte aus, häufigere Verbindungen seien verfügbar, wenn man sie benötige, schnellere Verbindungen hätten den Vorteil, dass man nicht umsteigen müsse. Der Regierungsrat setze sich für Schnellzughalte ein. Die zwei Verbindungen nach Zürich seien gut, denn im Alltag sei Zürich wichtiger als Luzern. Der Kanton müsse jedoch eine Gesamtsicht einnehmen. Dazu gehöre ein Abwägen, ob beispielsweise eine Verschlechterung des Anschlusses ins Laufental in Kauf genommen werden solle. In der Wegleitung Fernverkehr aus dem Jahr 2017, die sich auf das Raumkonzept Schweiz abstützt, ist Liestal als sogenanntes C-Zentrum vermerkt. Gemäss dem Konzept gehört Liestal zur Metropolitan-Region Basel und ist deshalb kein eigenständiges Zentrum. Es stelle sich die Frage, ob mit einer Anpassung auch viele andere Orte in diese Kategorie aufgenommen werden müssten und Intercity-Halte zugute hätten.

In der Diskussion mit der Vertretung der Stadt Liestal kristallisierte sich heraus, dass Liestal einen weiteren Schnellzughalt – wenn möglich des IC6 nach Bern – wünscht. Entscheidend sei dabei nicht der Zug nach Luzern, sondern eine zweite Fernverkehrsverbindung nach Olten. Zudem sei Liestal nicht als Teil des Metropolitanzentrums Basel zu betrachten, sondern als eigenständiges Zentrum mit Umland. Die Verwaltung hielt fest, entsprechende Forderungen müssten dann eingebracht werden, wenn das Raumkonzept überarbeitet werde.

Während die Kommission beschloss, die beiden Postulate 2016/388 und 2018/636 abzuschreiben, sprach sie sich dafür aus, die Behandlung des Postulats 2019/426 so lange auszusetzen, bis die darin enthaltene Forderung eines zusätzlichen IC6-Halts in Liestal ernsthaft geprüft ist und eine Antwort vorliegt. Damit sollte der Druck aufrechterhalten und dem Regierungsrat der Rücken gestärkt werden.

Die Verwaltung präsentierte der Kommission die Ergebnisse der Eingabe im Änderungsmanagement zum Angebotskonzept 2035 im April 2023. Das BAV nahm eine eigene Prüfung vor und lehnte den Antrag ab. Demnach würden die betroffenen Kantone Solothurn, Basel-Stadt, Bern und die SBB den zusätzlichen Halt aufgrund der überwiegenden Nachteile ablehnen, auch wenn er umsetzbar wäre. Denn er hätte eine Verlängerung der Fahrt von/nach Bern um sieben Minuten sowie diverse Anschlussbrüche in Basel zur Folge. Die Vorschläge der von der Stadt Liestal in Auftrag gegebenen Studie zur Gewährleistung der Anschlüsse im Bahnhof Basel SBB seien dabei nicht umsetzbar. Die sich ergebende Fahrzeitverlängerung könne nicht gekürzt werden. Im System des Angebotskonzepts 2035 sei dieser zusätzliche Fernverkehrshalt in Liestal nicht sinnvoll. Ein Kommissionsmitglied hielt fest, die Strecke Olten–Basel sei stark befahren und Anschlüsse könnten zum Teil bereits heute nicht gewährleistet werden, weil die Züge Verspätung hätten. Die Kommission war sich trotzdem einig, dass der Druck weiterhin hoch gehalten werden müsse, um doch noch einen vierten Fernverkehrshalt zu erhalten. Die Verwaltung erklärte, dass im Rahmen der Konsolidierung des Angebotskonzepts 2035 alle im Änderungsmanagement gestellten Anträge nochmals auf ihre Umsetzbarkeit überprüft würden. Voraussetzung für die erneute Prüfung sei jedoch, dass sich die Rahmenbedingungen geändert haben.

3. Beschluss der Kommission

://: Die Kommission schreibt das Postulat 2019/426 mit 13:0 Stimmen ab.

17.08.2023 / ps

Bau- und Planungskommission

Thomas Eugster, Präsident