

Beschluss des Landrats vom 02.06.2022

Nr. 1556

24. Kein öV-Abbau für die Gemeinden oberhalb von Liestal auf der Ergolzlinie ab 2025 2021/336; Protokoll: ps

Landratspräsidentin **Regula Steinemann** (glp) informiert, der Regierungsrat nehme das Postulat entgegen und beantrage dessen Abschreibung.

Saskia Schenker (FDP) wehrt sich gegen die Abschreibung und hofft auf breite Unterstützung des Landrats. Per 2025 wird der Viertelstundentakt Basel – Liestal eingeführt und gemäss dem Bericht des Regierungsrats zu einem früheren Postulat erhält Gelterkinden einen weiteren Fernverkehrshalt des Interregios von Basel nach Zürich. Damit werden alle anderen ausfallenden Halte gerechtfertigt. Auf diesen Zeitpunkt hin entfallen die bisherigen Entlastungszüge auf der Ergolzlinie. Auch bereits im jetzigen Zeitpunkt fallen wegen Bauarbeiten gewisse Entlastungszüge aus: In Itingen gibt es zu den Hauptverkehrszeiten den ungenauen Viertelstundentakt nicht mehr. Entgegen den bisherigen Versprechen des Regierungsrats und der BUD, dass dies nur für eine gewisse Zeit so ist und die ausfallenden Zughalte, gerade auch in Lausen und Itingen, wieder eingeführt werden, wird nichts unternommen. Liest man die Antwort des Regierungsrats, bleibt dies so über 2025 hinaus. Alle Bahnhöfe im Oberbaselbiet oberhalb von Liestal werden benachteiligt. Durch die Aushebung der Zusatz-S-Bahnen entfallen in Lausen zwei Halte morgens und einer abends und in Itingen drei Halte morgens und einer abends. Der Regierungsrat wird gebeten, sicherzustellen, dass die Bahnhöfe oberhalb von Liestal ab 2025 keinen öV-Abbau erleiden. Regierungsrat Reber hat betont, er werde sich dafür einsetzen. Von den SBB ist einzufordern, dass ab 2025 in den Hauptverkehrszeiten die Viertelstundenzüge auf die Haltestellen im Oberbaselbiet soweit als möglich ausgedehnt werden und nicht nur bis Liestal fahren. Dafür kann die Stillstandzeit im Bahnhof Liestal genutzt werden. Weiter ist ein entsprechendes Bahnkonzept von den SBB zu verlangen. Dies liegt bei der Abschreibungsbegründung nicht vor. Die Begründung des Regierungsrates entspricht nicht den Bedürfnissen der Bahnnutzerinnen und Bahnutzer im Oberbaselbiet. Die künftigen S-Bahnen bringen nur eine Entlastung bis Liestal. Im Oberbaselbiet hingegen ergibt sich eine Verschlechterung. Einige Bahnexperten im Oberbaselbiet haben der Rednerin mitgeteilt, dass es der Regierungsrat versäumt habe, die Trassen für die bisherigen Entlastungszüge im Netznutzungsplan zu beantragen. Weiter wurde dargelegt, dass, wo ein Wille ist, auch ein Weg da ist – ein bezahlbarer, und zwar innerhalb der heutigen Möglichkeiten. Wegen Konflikten im Knoten Basel ist ein hinkender Viertelstundentakt erarbeitet worden, und diese Lösung verunmöglicht in der Hauptverkehrszeit, die Züge bis Sissach zu verlängern. Dies wäre jedoch möglich, wenn man sich bei den SBB entsprechend durchsetzt. Das Hauptthema ist die Durchsetzung bei den SBB, diesbezüglich erinnert die Rednerin auch an vergangene Diskussionen.

Im Dezember 2008 wurde ein Beschluss gefällt zur Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn, mit dem Zielkonzept, für das Ergolztal einen Viertelstundentakt bis Liestal anzustreben sowie eine dritte S-Bahn bis Gelterkinden weiterzuziehen. Im 9. GLA (2022–2025) steht im Vernehmlassungsbericht, dass die Regionen um Liestal, Laufen und das obere Baselbiet in der Gesamtentwicklung nicht vernachlässigt werden dürfen. Regierungsrat Isaac Reber hat bereits betont, dass die Gemeinden oberhalb von Liestal ab 2025 nicht schlechter gestellt werden sollen. Die BUD muss alles daran setzen, um gemeinsam mit den SBB Lösungen zu suchen und nicht einfach sagen, dass keine Lösung möglich ist, wie es im Abschreibungsantrag heisst.

Die Pendlerfrequenzen auf der Ergolzlinie oberhalb von Liestal werden stark zunehmen. Gerade in den Gemeinden, die hier nun vernachlässigt werden, werden laufend neue Wohnquartiere erstellt. Itingen wurde kürzlich in der Zeitung als die am stärksten wachsende Gemeinde im Baselbiet be-

zeichnet. Vor kurzem diskutierte der Landrat über das neue Ausbildungszentrum für Lernende (Maler, Gipser, Metal-Branche) in Itingen und genehmigte die Ausgabenbewilligung. Umso wichtiger ist, dass die Erreichbarkeit in den Pendlerzeiten sichergestellt ist. Die Antwort des Regierungsrats ist ungenügend, und es wird mehr Engagement erwartet, insbesondere ein starkes Auftreten gegenüber den SBB. Es geht nicht um einen Ausbau, sondern um den Erhalt des bisher bestehenden Angebots.

Markus Meier (SVP) erklärt, die Fraktion habe festgestellt, dass es sich um eine komplexere Ausgangslage handle, weil man sich in einem vernetzten Verkehrssystem und nicht in einem geschlossenen wie bei der Waldenburgerbahn befinde. Jedoch: steter Tropfen höhlt den Stein. Die SVP-Fraktion wird der Abschreibung nicht ganz einhellig zustimmen.

Am 7. April 2022 wurde der Viertelstundentakt für die Waldenburgerbahn beschlossen. Bekanntlich kommt der Appetit mit dem Essen. Der Vorstoss für einen Fünflibertal-Bus liegt vor. Das Baselbiet beziehungsweise der öV kann nicht in Liestal aufhören; dieser wird auch von den Bewohnenden des Oberbaselbiets benötigt.

Sandra Strüby-Schaub (SP) hält fest, die SP-Fraktion sei gegen die Abschreibung des Postulats. Es ist wichtig, dass der Kanton die Forderung gegenüber den SBB aufrechterhält, dass die Zusatz-S-Bahn-Züge weiterhin geführt werden können. Ab Liestal müssen gute Verbindungen ins Oberbaselbiet gewährleistet werden. Der Bevölkerungszuwachs im Raum Sissach – nicht nur in Itingen, sondern auch in anderen Gemeinden – muss berücksichtigt werden. Schülerinnen und Schüler, die das Gymnasium oder die FMS in Liestal und Muttenz besuchen, kommen mit dem öV aus dem Oberbaselbiet. Die Stärkung des öV, gerade im Oberbaselbiet, ist wichtig, insbesondere angesichts der Überlastung der Strasse. Damit können die Leute zur Nutzung des öV bewegt werden.

Lotti Stokar (Grüne) nimmt vorweg, die Grüne/EVP-Fraktion sei nicht für Abschreibung des Postulats – im Sinne eines Dauerauftrags der BUD im Kampf mit den SBB um den öV in der Region. Die Antwort zeigt, dass sich die Parameter ständig ändern, Baustellen dauern länger, es wird komplizierter etc. Die Rednerin vertraut darauf, dass der Regierungsrat sich bei den SBB einsetzt. Man hört auch immer, dies sei nicht so einfach. Vielleicht hilft es, wenn das Parlament sagt, es handle sich um einen Dauerauftrag. Bern soll das Oberbaselbiet nicht vergessen. Es gilt, dranzubleiben.

Reto Tschudin (SVP) vertritt eine Minderheit der SVP-Fraktion. Die Gemeinden oberhalb von Liestal wachsen und der Bedarf ist klar. Diesen hat der Regierungsrat auch erkannt. Es wurde geprüft und berichtet. Aber: Eine Prüfung im 10. GLA mit einem möglichen Versprechen ab 2026 – 2029 ist zu wenig. Wäre die Sache dann klar, wäre dies eine andere Aussage. Der Druck muss aufrechterhalten werden – via Regierungsrat auf die SBB, damit etwas geschieht. Tut man nichts und stellt erst 2030 fest, dass es wirklich nötig wäre, ist es definitiv zu spät.

Franz Meyer (Die Mitte) nimmt vorweg, die Mitte/glp-Fraktion sei für Überweisen und Nicht-Abschreiben des Postulats. Er weiss als Laufentaler, dass man nicht genügend Druck in Richtung SBB ausüben kann. Die BUD tut, was sie kann, aber es hilft auch ihr, wenn das Postulat stehengelassen wird. Es ist noch nicht alles ausgereizt, um die Situation zu verbessern.

Marco Agostini (Grüne) nimmt Bezug auf die Voten, in denen das Wachstum erwähnt wurde. Es brauche Überlegungen dazu, ob man noch mehr Mobilität, öV und Strassen etc. möchte und wie viel. Der Redner hat die Tramverlängerung der 14er-Linie abgelehnt. Es ist populistisch zu sagen, es brauche mehr öV, mehr Strassen, denn es gibt Grenzen. Wird die Bevölkerung im Baselbiet einmal 400'000 oder 450'000 Menschen betragen und wird alles zugebaut sein und die Mobilität

noch stärker zunehmen, muss man sich die Frage stellen, ob man wegen nichts und wieder nichts das Auto der das Tram nehmen und überall ständig hinfahren können will. Es ist jedoch in Ordnung, das Postulat stehen zu lassen. Mehr Mobilität ist allerdings nicht immer gut.

Saskia Schenker (FDP) präzisiert, es gehe nicht um einen Ausbau, sondern um einen Zusatzzug in den Hauptverkehrszeiten. Die Zusatzzüge halten vorübergehend wegen den Baustellen nicht mehr. Es wurde versprochen, ab 2025 würden sie wieder verkehren, und nun heisst es, dies werde nicht mehr der Fall sein.

Peter Hartmann (Grüne) erachtet ein starkes Auftreten gegenüber den SBB als wichtig. Dieses werde dem Regierungsrat ermöglicht, indem der Vorstoss stehengelassen werde. Die Kapazität muss erhalten bleiben. Der Redner war am letzten Freitag mit der S3 um 17 Uhr unterwegs – es fuhr nur eine Komposition anstatt zwei oder drei. Diese Zustände können nicht hingenommen werden. Es gibt einen Wettbewerb zwischen den Regionen. Ein Gedankenanstoss: Hat es auf den Schienen keinen Platz mehr für mehr Kompositionen, sollte man sich überlegen, ob nicht Doppelstockkompositionen geeignet wären.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) erinnert daran, es würden bald grosse Verbesserungen umgesetzt, wofür lange gearbeitet wurde. Der Viertelstundentakt Liestal – Basel wird ab 2025 möglich sein. Dafür braucht es ein CHF 300 Mio.-Bauwerk in Muttenz, um überhaupt in Basel einfahren zu können. Ebenso braucht es ein Wendegleis in Liestal. Ab 2028 wurde ein Viertelstundentakt zwischen Basel und Aesch zugesichert. Aber auch dieser muss zuerst noch realisiert und der Druck aufrechterhalten werden. Sämtliche Vorhaben sind nicht gesichert, bis sie wirklich umgesetzt sind. Die Projekte gehören zum Ausbauschnitt 2035 und sind immer latent gefährdet, weil die SBB relativ viele Bauvorhaben haben und die Kapazitäten endlich sind. Im Moment werden in der Region CHF 1,4 Mrd. investiert. Der Bund und die SBB lassen die Region nicht links liegen. Weiter ist vorgesehen, dass der Doppelspurausbau für das Laufental realisiert wird – dafür wurde auch lange gekämpft. Dieser ist nun aufgegleist, jedoch auch noch nicht sicher, zudem wird es in der Bauphase zu Einschränkungen kommen. Man hat lange darauf gewartet. Wenn alles klappt, wird die Region damit Direktverbindungen in die Westschweiz erhalten, da diese dann wieder möglich sein sollten. Künftig, ab 2030, wenn alles funktioniert, wird es auch Direktverbindungen von Laufen nach Basel St. Johann und an den Euroairport oder direkt von Liestal nach Mulhouse geben – diese neuen Angebote sollten kommen. Es wird zurzeit viel in der Region investiert. Dies ändert nichts daran, dass weitere Anliegen bestehen, für welche man sich einsetzen muss. Der Redner ist mit der Postulantin einverstanden, dass der Viertelstundentakt im Ergolzthal bis Sissach und Gelterkinden gehen müsste. Auf dieser Strecke besteht jedoch das Problem, dass es auf zwei Abschnitten nur zwei Trassen für den Güter-, Fern- und Regionalverkehr gibt. Der eine Abschnitt befindet sich kurz nach Liestal und der andere bei Itingen. Der Redner setzt sich für ein gutes Angebot im Oberbaselbiet ein. Aber auf zwei Schienen können nicht beliebig viele Züge verkehren. Im nächsten GLA soll geprüft werden, was getan werden kann. Vielleicht ist es bei nicht ausreichendem Platz nicht zwingend ein Zug – zum Teil gibt es bereits heute Zubringer mit Bussen zumindest ab Lausen. Es kann auch solche Lösungen geben. Der Redner wehrt sich nicht gegen Stehenlassen des Postulats.

Es gibt noch weitere Anliegen, und nicht alle können erste Priorität haben. Es gibt auch die Forderung nach Schnellzughalten in Liestal, dem Viertelstundentakt in Richtung Rheinfelden etc. Es gibt viele Wünsche, und man muss schauen, welche erfüllt werden können. Es wird auch einmal ein Anliegen der Region sein müssen, dass Schnellzüge in Arlesheim/Dornach halten. Es kann nicht alles auf einmal gefordert werden.

://: Das Postulat wird stillschweigend überwiesen und mit 74:6 Stimmen stehen gelassen.

