

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Petition «Definitive Verlängerung der Bahnhofperrons im Hinblick auf das ESAF 2022 und Einführung eines definitiven Schnellzughalts auf der SBB-IR36-Linie in Pratteln»
2019/798

betreffend Schnellzughalt in Pratteln
2019/427

vom 16. September 2020

1. Ausgangslage

1.1. Petition «Definitive Verlängerung der Bahnhofperrons im Hinblick auf das ESAF 2022 und Einführung eines definitiven Schnellzughalt auf der SBB IR36 Linie in Pratteln»

Die Geschäftsleitung des Landrats überwies die dringliche Resolution «Definitive Verlängerung der Bahnhofperrons im Hinblick auf das ESAF 2022 und Einführung eines definitiven Schnellzughalts auf der SBB-IR36-Linie in Pratteln» des Einwohnerrats Pratteln am 28. November 2019 als Petition zur Vorberatung an die Bau- und Planungskommission. Die Eingabe wurde nicht nur an den Landrat, sondern auch an Bundesrätin Simonetta Sommaruga, Vorsteherin des UVEK, den CEO der SBB, den Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV), alle Stände- und Nationalräte der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt sowie die Regierungsräte beider Kantone adressiert. Die Adressaten werden gebeten, alle ihnen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Anliegen der Petition zu unterstützen. Die Petentinnen und Petenten fordern die definitive Perronverlängerung, wofür der Kanton einen Änderungsantrag im Rahmen des Ausbaus schrittweise 2025 einbringen soll. Weiteres Thema sind die «Fehlentwicklungen in der Schnellzugshaltepolitik»: Konkret geht es um die Wiedereinführung des Schnellzugshalts des IR36 in Pratteln. Die Petition bringt Unmut über die Politik der letzten Jahre zum Ausdruck. Die Argumente der SBB, wonach für eine definitive Perronverlängerung ein anderer Planungsprozess erforderlich sei als für eine provisorische und dazu die Zeit nicht mehr ausreiche, und die SBB zweitens keine Mittel für den Unterhalt des Perrons habe, weil keine Vereinbarung zwischen dem Kanton und ihr vorliege und ein Angebotskonzept fehle, halten die Petentinnen und Petenten nicht für stichhaltig.

Für Details wird auf den beiliegenden Petitionstext verwiesen.

1.2. Postulat 2019/427: «Schnellzughalt in Pratteln»

Am 17. Oktober 2019 überwies der Landrat das Postulat 2019/427 «Schnellzughalt in Pratteln», das von der Bau- und Planungskommission eingereicht worden war. Darin wird der Regierungsrat gebeten, sich für den Schnellzughalt des IR36 in Pratteln und die Überführung der provisorischen Perronverlängerung für das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest (ESAF) 2022 in eine definitive Lösung einzusetzen und darüber zu berichten.

In seiner Antwort führt der Regierungsrat aus, der Bund sei für die Angebotsplanung im Fernverkehr zuständig. Die Kantone haben dazu keine Entscheidkompetenzen und wenig Einflussmöglichkeiten. Für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur liege die Zuständigkeit ebenfalls beim Bund; eine Voraussetzung dafür ist ein Angebotskonzept.

Der Regierungsrat erachtet einen Halt des IR36 in Pratteln grundsätzlich als sinnvoll – einerseits aufgrund der dynamischen Entwicklung und des Fahrgastpotentials in Bahnhofsnähe, andererseits wegen der wichtigen Funktion Prattelns als ÖV-Knotenpunkt (Verknüpfung mit S-Bahn, Tram und

Bus). Die Bau- und Umweltschutzdirektion hat deshalb im Rahmen der Optimierung des Angebotskonzepts 2035 im Januar 2019 einen Prüfantrag für einen Halt des IR36 in Pratteln gestellt. Der Antrag wurde durch die SBB im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) für zwei verschiedene Varianten untersucht und führte im November 2019 zu folgenden Ergebnissen:

- Variante 1: IR-Halt in Pratteln statt in Möhlin oder Stein-Säckingen
 Die Nachfrageanalyse der SBB hat gezeigt, dass sich die Entlastungswirkung auf die S1 verschlechtert, wenn der IR36 in Pratteln statt in Möhlin oder Stein-Säckingen hält. So würde sich die Belastung der S1 während den Spitzenzeiten um ca. 10 % erhöhen. Es wäre deshalb nicht zielführend, einen Halt in Pratteln auf Kosten eines Halts im Fricktal einzuführen.
- Variante 2: Zusätzlicher IR-Halt in Pratteln
 Ein zusätzlicher Halt des IR36 in Pratteln würde dessen Gesamtfahrzeit um rund 2 Minuten verlängern. Dadurch würden in Pratteln Abkreuzungskonflikte mit dem Güterverkehr aus dem Ergolzthal und bei der Ein-/Ausfahrt in Basel SBB Konflikte mit dem IR37 entstehen. Eine einfache Lösung dieser Konflikte ist vorderhand nicht in Sicht.

Des Weiteren zeigte die Untersuchung auf, dass Prattelns ÖV-Nachfrage hauptsächlich auf Basel sowie in geringerem Masse auf Liestal und Rheinfeldern ausgerichtet ist.

Ein Halt des IR36 in Pratteln im Horizont des Ausbaus 2035 kann somit in betrieblicher Hinsicht nicht sinnvoll realisiert werden. Der bereits im Ausbaus 2025 gefällte Entscheid zur Haltepolitik des IR36 im Fricktal wurde damit auch unter den aktualisierten Voraussetzungen bestätigt.

Voraussetzung für einen Halt des IR36 ist eine kompatible Infrastruktur. Dazu müssten mindestens die beiden Perronkanten der Gleise 4 und 5 auf 320 m (heute 220 m) verlängert werden, um genügend Kapazität (Zuglänge) über den ganzen Linienverlauf des IR36 anbieten zu können. Ausbau und Finanzierung wären Sache des Bundes. Dazu muss ein Angebotskonzept vorliegen, welches einen Infrastrukturausbau erforderlich macht. Diese Voraussetzung für die Finanzierung einer definitiven Perronverlängerung in Pratteln wäre nicht erfüllt. Der Kanton oder die Gemeinde müsste die Investitionskosten für die Perronverlängerung also selber tragen.

Der Regierungsrat zeigte auf, dass die provisorische und die definitive Perronverlängerung unterschiedliche Eigenschaften aufweisen, beispielsweise bezüglich Nutzungsdauer, Bewilligungsverfahren, Umsetzungsdauer etc. Die Zugänge müssen unterschiedlich ausgestaltet werden. Die Kosten für die definitive Perronverlängerung sind nicht abschätzbar, wären jedoch um einiges höher als für die provisorische.

Mit den kommenden Ausbaus 2025 und 2035 wird sich das Bahnangebot in Pratteln wie folgt verbessern:

- Viertelstundentakt S-Bahn Basel–Liestal (2025)
- Halbstündliche Direktverbindung an den EuroAirport (ca. 2028)
- Verbesserung der Anschlüsse in Olten zwischen der S3 und dem Fernverkehr (bis 2035)

Insbesondere der letzte Punkt, der eine Verschiebung der S3 um ca. 10 Minuten beinhaltet, verbessert die Anbindung Prattelns an das Mittelland deutlich. Die heutigen, teilweise notwendigen Umwegfahrten über Basel entfallen und die Reisezeit verkürzt sich. Weil das ganze Ergolzthal von der Verschiebung profitiert, kann damit insgesamt ein erheblich grösserer Nutzen für die Region erzielt werden als mit einem Schnellzughalt in Pratteln. Ein Halt des IR36 in Pratteln würde gegenüber dem Angebotskonzept 2035 einen Reisezeitvorteil von lediglich einer Minute nach Zürich HB (64 min) bzw. Zürich Flughafen (80 min) sowie den Wegfall der Umstiege mit sich bringen. Die Regierung setzt sich deshalb prioritär für eine rasche Umsetzung der Verschiebung der S3 ein.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat abzuschreiben.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission hat die Petition an ihren Sitzungen vom 06. und 20. Februar 2020 in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber, BUD-Generalsekretärin Katja Jutzi, Eva Juhasz, Leiterin Abteilung öffentlicher Verkehr und Thomas Hohl, Verkehrsplaner, beraten.

Das Postulat hat die Kommission an ihren Sitzungen vom 20. August und 03. September 2020 in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber, BUD-Generalsekretärin Katja Jutzi, Eva Juhasz, Leiterin Abteilung öffentlicher Verkehr, Daniel Schoop, stv. Leiter Abteilung öffentlicher Verkehr, und Thomas Hohl, Verkehrsplaner, beraten.

2.2. Eintreten

Eintreten war unbestritten.

2.3. Detailberatung

2.3.1 Beratung der Petition

– Vorgeschichte

Am 22. Oktober 2018 gelangten der Einwohner- und der Gemeinderat Pratteln mit einer ersten dringlichen Resolution «Schnellzughalt in Pratteln» an den Landrat. Die Resolution wurde der BPK zur Vorberatung überwiesen. Die BPK führte an ihrer Sitzung vom 20. Dezember 2018 eine Anhörung mit einer Vertretung aus Pratteln durch. In der Debatte zeigte sich, dass ein Grund für die Ablehnung eines Schnellzughalts in der für Fernverkehrszügen ungenügenden Perronlänge im Bahnhof Pratteln liegt.

Die Kommission unterstützte das Anliegen der Petition – ein Schnellzughalt des IR36 in Pratteln – grundsätzlich. Dies hat sie durch die Einreichung des Kommissionspostulats 2019/427 zum Ausdruck gebracht. Ebenfalls in das Postulat aufgenommen wurde das Anliegen, dass sich der Regierungsrat dafür einsetzen soll, die aufgrund des im Sommer 2022 stattfindenden Eidgenössischen Schwing- und Älplerfests (ESAF) erforderliche provisorische Perronverlängerung in eine definitive zu überführen.

– Stellungnahme des Regierungsrats

In seiner Stellungnahme zur aktuellen Petition führte der Regierungsrat aus, dass die Bahninfrastrukturen im Rahmen von strategischen Entwicklungsprogrammen, die jeweils von der Bundesversammlung verabschiedet werden, schrittweise ausgebaut werden. Der Bahn-Ausbauschritt 2025 (AS 2025) wurde bereits im Rahmen der Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) beschlossen. Der entsprechende Bundesbeschluss trat am 1. Januar 2016 in Kraft. Der Bahnhof Pratteln ist in der abschliessenden Liste der beschlossenen Massnahmen nicht aufgeführt. In einem mehrjährigen Planungsprozess erarbeitet der Bund unter Einbezug der Kantone, der SBB und der Güterverkehrsbranche ein Gesamtkonzept für das zukünftige Angebot. Daraus werden die erforderlichen Infrastrukturmassnahmen abgeleitet. Im Rahmen des sogenannten Änderungsmanagements können noch kleinere Anpassungen am Angebotskonzept vorgenommen werden, welche fahrplantechnischer Natur sind und unter bestimmten Voraussetzungen umgesetzt werden können. Bis 2035 sieht die SBB als zuständige Stelle für die Angebotsplanung des eigenwirtschaftlichen Fernverkehrs keinen Schnellzughalt in Pratteln vor. Somit sind auch im AS 2035 keine Massnahmen für den Bahnhof Pratteln enthalten. Es besteht keine rechtliche und fachliche Grundlage, um den in der Petition geforderten Änderungsantrag einzureichen. Der Einfluss der Kantone auf die Schnellzughaltepolitik sei sehr gering, wurde weiter ausgeführt. Im Rahmen der Optimierung des Angebotskonzepts 2035 hat der Regierungsrat den Antrag gestellt, zwei Haltevarianten zu untersuchen, da er Pratteln grundsätzlich für einen wichtigen ÖV-Knotenpunkt hält. Jedoch wurden beide Varianten verworfen. Der Regierungsrat wird sich weiterhin für Angebotsverbesserungen einsetzen.

– *Würdigung durch die Kommission*

Die Kommission entschied im Februar 2020, die für den Frühsommer in Aussicht gestellte Antwort auf ihr Postulat 2019/427 abzuwarten und die beiden Geschäfte gemeinsam zu beraten. Da bereits im Rahmen der ersten Resolution aus Pratteln eine Vertretung der Gemeinde angehört worden war, beschloss die Kommission, auf eine weitere Anhörung der Petenten zu verzichten. Dies auch angesichts der Tatsache, dass die Forderungen der ersten und der zweiten Eingabe deckungsgleich sind. Der Gemeinde Pratteln wurde mitgeteilt, dass die Petition gleichzeitig mit der Antwort zum Postulat 2019/427 behandelt werde.

Die Kommission äusserte Verständnis dafür, dass die Bevölkerung von Pratteln nicht nachvollziehen kann, weshalb eine Perronverlängerung nur für einen dreitägigen Anlass erstellt und danach wieder abgebaut wird. Wichtig erscheine deshalb eine nachhaltige und sinnvolle Nutzung des Materials, das für die Verlängerung verwendet wird. Dieses soll nicht einfach entsorgt werden. Erstaunlich sei die Höhe der Kosten für die provisorische Perronverlängerung. Die Verwaltung erläuterte, diese würden vom Verein ESAF übernommen.

Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass der Landrat derjenige Adressat der Petition sei, der am allerwenigsten unternehmen könne. Er habe nicht die Möglichkeit, Geld zu sprechen oder ein Perron zu bauen. Die primäre Adressatin der Forderung seien die SBB.

Die BUD erläuterte das Verfahren bezüglich Bahninfrastruktur: Die SBB müssten zuerst deklarieren, dass sie in Pratteln einen Fernverkehrshalt wollen, dann wird die Infrastruktur dafür im nächsten Ausbauschnitt beantragt. Wird diese bewilligt, wird der Bahnhof mit Bundesgeldern ausgebaut. Massgebend seien die Wegleitung Fernverkehr zugrunde plus Vorgaben zur Eigenwirtschaftlichkeit des Bundes an die SBB. Zum Verfahren äusserte ein Kommissionsmitglied, man könne auch den umgekehrten Weg gehen, damit sich SBB und BAV bewegen würden. Beim Bahnhof Pratteln handle es sich um den am zweitmeisten frequentierten Bahnhof im Kanton. Mit dem Provisorium hätte Vorarbeit geleistet werden können. Dies sei nun aber nicht möglich, weil die Perronverlängerung aus Holz sei. Zum Schnellzughalt führte die Verwaltung aus, ein Halt für Pratteln sei im Rahmen des Ausbauschnitts 2035 gefordert, jedoch nicht aufgenommen worden. Begründet wurde dies unter anderem damit, dass ein solcher im Bahnhof Basel SBB zu Konflikten führe. Ein Austausch mit einem Halt im Fricktal würde zudem zu einer Überlastung der S-Bahn (S1) führen. Weiter wurde darauf hingewiesen, dass die SBB zurzeit grosse Investitionen in der Region tätigen, so in Liestal oder in Muttenz.

Die Gemeinde Pratteln erhielt die Möglichkeit, schriftlich Fragen zur Postulatsantwort einzugeben. Der Kommission wurde mitgeteilt, dass es keine weiteren Fragen gebe, auch wenn das Ergebnis nicht ganz zufriedenstellend sei. Aufgrund des praktisch identischen Inhalts von Petition und Postulat entschied die Kommission, dem Landrat zu beantragen, die Petition als Postulat zu überweisen und gleichzeitig abzuschreiben.

2.3.2 *Beratung des Postulats*

Seitens Kommission wurde moniert, dass wiederholt die gleiche Forderung – ein Halt des IR36 in Pratteln – gestellt wurde, diese jedoch in Bern kein Gehör fände oder die Prioritäten anders gesetzt würden. Es sei schwer zu verstehen, dass Möhlin und Stein-Säckingen im Rahmen des Angebotskonzepts 2025 einen IR-Halt erhalten. Dazu hielt die Verwaltung fest, die Gemeinden im Fricktal erhielten dafür im Unterschied zu Pratteln keinen dichteren S-Bahn-Takt.

Etwas zu wenig beleuchtet wurde nach Ansicht eines Kommissionsmitglieds die Entlastung des Bahnhofs Basel SBB durch den zusätzlichen Schnellzughalt. Die Verwaltung führte aus, der Reisezeitvorteil bei der Verbindung über Basel SBB falle mit dem Angebotskonzept 2035 weg, weil die Anschlüsse in Olten verbessert werden. Damit werde der Bahnhof Basel SBB entlastet.

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, ob die Arbeiten zur Entflechtung Pratteln unabhängig von einer Perronverlängerung erfolgen würden. Die BUD erläuterte, die Entflechtung Pratteln sei

im Ausbauschnitt 2035 enthalten. Es brauche jedoch keine vollständige bauliche Entflechtung, eine Signalisationslösung reiche aus. Die Bauarbeiten hätten keine Auswirkungen auf Gleise oder Perrons. Für eine Verdichtung der S-Bahn ins Fricktal werde eine Entflechtung erforderlich sein, aber diesbezüglich sei noch vieles unklar.

Weiter wurde die Frage gestellt, ob die zusätzlichen Zugänge, die bei einer Perronverlängerung erforderlich wären, für den Halt des Interregio notwendig seien. Die BUD erklärte, es sei nicht klar, ob die Unterführung ausreiche oder nicht. Ein weiterer Faktor sei die Tramverlängerung Salina Raurica, da ein direkter Zugang von der Tramhaltestelle zum Bahnhof möglich sein soll. Diesbezüglich bräuchte es eine Abstimmung mit einer Perronverlängerung.

Die Kommission äusserte, das Postulat sei umfassend beantwortet worden und könne abgeschrieben werden.

3. Antrag an den Landrat

3.1. Antrag an den Landrat

Die Kommission beantragt dem Landrat einstimmig mit 11:0 Stimmen, die Petition «Definitive Verlängerung der Bahnhofperrons im Hinblick auf das ESAF 2022 und Einführung eines definitiven Schnellzughalt auf der SBB-IR36-Linie in Pratteln» als Postulat zu überweisen und gleichzeitig abzuschreiben.

3.2. Beschluss der Kommission

Die Bau- und Planungskommission schreibt das Postulat 2019/427 einstimmig mit 11:0 Stimmen ab.

16.09.2020 / ps

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident

Beilage/n

– Petitionstext



Pratteln, 12. November 2019

An

Gesamt-Regierungsrat Kanton Basellandschaft und zuständige Amtsstellen

Verkauft man Pratteln für blöd?

Dringliche Resolution des gesamten Prattler Einwohner- und Gemeinderates für eine definitive Verlängerung der Bahnhofs-Perrons im Hinblick auf das Eidg. Schwing- und Älplerfest (ESAF) und um die Einführung eines definitiven Schnellzugshalt auf der SBB IR36 Linie.

Sehr geehrter Damen und Herren

Am 22. Oktober 2018 wurde die dringliche Resolution 3131 „*Dringliche Resolution des gesamten Prattler Einwohner & Gemeinderates für einen Schnellzugshalt in Pratteln*“, eingereicht. Am 20.12.2018 hatte eine Delegation der Gemeinde Pratteln die Gelegenheit, diesen Vorstoss an der Kommissionssitzung der Bau- und Planungskommission (BPK) des Landrates in Liestal vorzutragen.

Das Anliegen von Pratteln wurde in der Zwischenzeit in einem parlamentarischen Vorstoss des Landrates aufgenommen. Das Postulat 2019/427 „*Schnellzugshalt in Pratteln*“ wurde am 17.10.2019 an den Regierungsrat überwiesen. Wir sind darüber sehr erfreut, staunen aber, dass es ganze 12 Monate geht, eine dringliche Resolution abzuarbeiten. Denn seit Dezember 2018 ist es den politischen Verantwortlichen bekannt, dass im Rahmen des im Sommer 2022 stattfindenden Eidgenössische Schwing- und Älplerfest (ESAF) die Perrons in Pratteln verlängern werden sollen. Als Provisorium (!) mit geschätzten Kosten von 2 bis 2.5 Mio. CHF (!), welches nach wenigen Nutzungstagen wieder rückgebaut werden soll.

Seit Aufhebung des Schnellzugshalts in Pratteln, argumentiert die SBB, die ungenügende Perronlänge sei eine der Hauptgründe keine Schnellzüge am ÖV Knotenpunkt Pratteln mehr halten zu lassen. Angesprochen ob man aus einem Provisorium nicht eine definitive Lösung erstellen kann, argumentiert die SBB gemäss Landrat-Postulat 427 wie folgt:

1. Die Planungs- & Bauzeit genüge nicht mehr. Der Planungsprozess sei ein anderer bei einer definitiven Lösung.
2. Es liege kein Vereinbarung für die Unterhaltsarbeiten eines verlängerten Perrons zwischen Kanton und SBB vor. Die SBB hat keine Mittel dafür.
3. Es fehlt ein Angebotskonzept. Im Ausbauschnitt 2025, bzw. 2035 gebe es keine entsprechenden Anfragen seitens der Gemeinde & Kanton und einen Schnellzugshalt in Pratteln wieder zu etablieren.

Werden die Prattler Bewohner und ihre politischen Vertreter für blöd verkauft?

Zu den obenstehenden Einwänden wollen wir wie folgt Stellung beziehen:

1. Die Zeit drängt in der Tat. Insbesondere wenn man sie ungenutzt weiter verstreichen lässt. Es gibt wahrscheinlich anspruchsvollere Planungs- und Bauarbeiten, als Perrons innerhalb von 3 Jahren um ca. 175 m Meter zu verlängern. Ein Augenschein vor Ort beweist, dass keine Erdverschiebungen bei allen Gleisen (1 bis 7) notwendig sind. Nur beim Gleis 1 sind Anpassungen an den Gleisanlagen möglicherweise notwendig. Ein wesentlicher Teil der Realisierungsarbeiten sind die gleichen, ob es sich nun um ein Provisorium oder eine definitive Lösung handelt. Schätzungsweise 80%.
2. Was für Feigenblatt nimmt die SBB zu Hand, um formalistische Mehrkosten für längere Perrons in Feld zu führen? Wenn überhaupt, liegen die im marginalen Promillebereich.
3. Seit Jahren fordert die Gemeinde, über eine Vielzahl von Vorstössen, die Verantwortlichen bei Kanton und SBB auf, den Bahnhof Pratteln wieder aufzuwerten. Die Argumente (einer der schnellst wachsende Gemeinde der Region mit 8.9% zwischen 2012 – 2018; nach Brugg, Baden und Liestal hat Pratteln (mit Salina Raurica) die höchste Passagierfrequenz (10'700) in der Nordwestschweiz; Pratteln hat die zweithöchste Anzahl Erwerbstätige in seinem Einzugsgebiet nach Liestal im Landkanton) werden wiederholt ignoriert und in Abrede gestellt („ungenügendes Verkehrsaufkommen“). Wir sind es satt, von der SBB mit alternativen Fakten konfrontiert zu werden.

Weiter sind wir es auch leid, Leidtragende von Verirrungen, Verzettelungen und Fehlentwicklungen bei der Schnellzugsanbindungen zu sein. Stichwort Ausbau der Schnellzugshalte auf der IR36 Linie in Möhlin und Stein etwa - mit einem Bruchteil des Verkehrsaufkommens von Pratteln. Wahrscheinlich bald noch im 15 Minuten Takt. Dafür schickt man die zahlreichen Prattler ÖV Benutzer in den überfüllten Bahnhof von Basel oder nach Rheinfelden (der zwar die längeren Perrons hat, aber wenig Passagiere) falls sie eine Schnellzugsanbindung brauchen.

Wir fordern den Regierungsrat und die zuständigen Amtsstellen unverzüglich auf

- a. sich um eine definitive Perronverlängerung bis zum ESAF 2022 einzusetzen. Dies mittels eines FABI Änderungsantrages innerhalb des Ausbauschnittes 2025 via Planungsregion. Dies kann nur der Kanton einfordern und ist zeitkritisch. Wo ein Wille, da ein Weg!
- b. Nochmals mit Nachdruck auf die Fehlentwicklungen in der Schnellzugshaltepolitik hinzuweisen. Das Anliegen, den Verkehrsknotenpunkt Pratteln im Kontext der langfristigen Standortentwicklung der Gemeinde und der Wirtschaftsregion aufzuwerten, ist faktenmässig unbestritten. Dies auch wiederum mittels eines FABI Änderungsmanagements. Zudem erwarten wir, dass sich der Kanton und auch unsere nationalen Parlamentsvertreter mit Vehemenz und Nachdruck ihre Lobbyarbeit in dieser Sache in Bern und bei der SBB wahrnehmen. Dies scheint in der Vergangenheit zu wenig erfolgt zu sein.

Besten Dank für Ihre rasche Unterstützung und Umsetzung.