

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend «SBB-Fahrplan 2025 – Die Kantonshauptstadt besser an die Restschweiz anschliessen!» und «Mehr Schnellzughalte im Baselbiet!»

2016/388

vom 19. September 2018

1. Ausgangslage

1.1. Postulat 2016/388: «SBB-Fahrplan 2025 – die Kantonshauptstadt besser an die Restschweiz anschliessen!»

Am 1. Dezember 2016 reichte Thomas Eugster das Postulat 2016/388 «SBB-Fahrplan 2025 – die Kantonshauptstadt besser an die Restschweiz anschliessen!» ein, welches vom Landrat am 23. März 2017 überwiesen wurde. Gemäss Referenzkonzept 2025, das ein mögliches Fahrplankonzept für den Fernverkehr zeigt, ergeben sich für Liestal Nachteile: Einerseits fallen direkte Züge nach Luzern weg, da diese nicht mehr in Liestal halten, und andererseits verschlechtert sich die Verbindung nach Zürich. Der Regierungsrat wird eingeladen zu prüfen und zu berichten, ob die folgenden Forderungen nach einer weiterhin stündlichen Verbindung nach Luzern, einer attraktiven Verbindung nach Zürich und einer sinnvollen Durchbindung der S-Bahnen von Liestal in Basel (Ergolzthal – Riehen oder St. Johann statt Ergolzthal – Fricktal) mit dem Fahrplan 2025 erfüllt werden können.

1.2. Postulat 2017/021: «Mehr Schnellzughalte im Baselbiet!»

Am 12. Januar 2017 reichte Jan Kirchmayr das Postulat 2017/021 «Mehr Schnellzughalte im Baselbiet!» ein, welches vom Landrat am 6. April 2017 überwiesen wurde. Das Postulat bezieht sich ebenfalls auf das Referenzkonzept 2025 und lädt den Regierungsrat ein, zu prüfen und zu berichten,

- wie er sich bisher für Schnellzughalte in der Agglomeration Basel bzw. im Baselbiet eingesetzt hat, welche Bahnhöfe dabei im Fokus waren und wie die Antwort der SBB lautete.
- ob der IR Basel SBB-Rheinfelden-etc.-Flughafen Zürich wieder in Pratteln und der ICN Basel SBB-Laufen-Delémont-Biel in Dornach-Arlesheim halten könnte und ob der Regierungsrat bereit ist, sich dafür einzusetzen und
- ob es weitere Schnellzugverbindungen und Zughaltstellen gibt, bei welchen ein Schnellzughalt in der Agglomeration erstrebenswert wäre und ob der Regierungsrat bereit ist, sich dafür einzusetzen.

1.3. Antwort des Regierungsrats

In seiner Antwort zu beiden Postulaten führt der Regierungsrat aus, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) Prozessführer für die Planungen der Bahninfrastruktur und verantwortlich für die Angebotsplanung im Fern- und Güterverkehr ist. Die Angebotsplanung wurde an die SBB delegiert. Für die Angebotsplanung im Regionalverkehr sind die Kantone verantwortlich. In der vom BAV 2016 erarbeiteten Wegleitung «Grundsätze für den Fernverkehr» wurden Ziele, Grundsätze und Kriterien des Fernverkehrs festgelegt, unter anderem wurden A-, B- und C-Zentren definiert. Dabei hat sich der Bund auf Kriterien gestützt die aus dem Raumkonzept Schweiz, einem von allen Staats-

ebenen entwickelten und getragenen Strategiedokument, abgeleitet wurden. Weiter wurden ein Fernverkehr-Basis- und ein Fernverkehr-Intercity-Netz festgelegt. C-Zentren wie Liestal können vom Fernverkehr-Basisnetz bedient werden. Der Einfluss der Kantone auf die Angebotsplanung im Fernverkehr ist gering. Die Anzahl der Schnellzughalte in Liestal bleibt 2025 gleich, mit einem Unterschied: Reisende nach Luzern müssen in Zofingen umsteigen. Nach Basel hingegen wird ein 15-Minuten-Takt bestehen (S-Bahn), und der IR 37 nach Zürich wird zusätzlich in Gelterkinden halten und voraussichtlich halbstündlich verkehren.

Betreffend S-Bahn-Anschlüsse sind mit der Inbetriebnahme des Schienenanschlusses EuroAirport andere Durchbindungen der S-Bahnen vorgesehen: S2: Liestal – Basel SBB – EuroAirport – Mulhouse, S3: Aesch – Basel SBB – Liestal – Olten – Zofingen und S4: Laufen – Basel SBB – EuroAirport.

Der Regierungsrat hat sich im Rahmen des Angebotskonzepts zusammen mit Partnerkantonen für Angebotsverbesserungen bei Schnellzugverbindungen eingesetzt. Der Bund hat einen Schnellzughalt des IR Basel – Flughafen Zürich in Pratteln abgelehnt, ebenso wurde entschieden, Dornach-Arlesheim nicht als Fernverkehrshalt der ICN-Züge anzuerkennen.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, die beiden Postulate abzuschreiben.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 21. Juni und 23. August 2018 im Beisein von Regierungsrätin Sabine Pegoraro, Vorsteherin Bau- und Umweltschutzdirektion, Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD, Eva Juhasz, Dominic Wyler und Thomas Hohl von der Abteilung öffentlicher Verkehr des Generalsekretariats beraten.

2.2. Eintreten

Eintreten war unbestritten.

2.3. Detailberatung

2.3.1 Postulat 2016/388 von Thomas Eugster «SBB-Fahrplan 2025 – die Kantonshauptstadt besser an die Restschweiz anschliessen!»

Ein Kommissionsmitglied kritisierte die BAV-Wegleitung hinsichtlich der Einordnung von Liestal als C-Zentrum. Das Kriterium der Einwohnerstärke werde von Liestal erfüllt, würden die umliegenden Orte miteinbezogen. Es müsse darauf hingewirkt werden, dass Liestal als B-Zentrum eingestuft werde. Die Verwaltung wies darauf hin, dass Liestal mit 14'000 Einwohnern und 16'000 Arbeitsplätzen gemäss den Kriterien des Raumkonzepts Schweiz als kleinstädtisches Zentrum und somit als C-Zentrum gilt.¹ Als Teil der Agglomeration des metropolitanen Zentrums Basel bildet es mit diesem zusammen einen funktionalen Raum. Die Einstufung erfolgt nach einheitlichen Kriterien. Der Verwaltung erschien der Vorschlag eines Kommissionsmitglieds, das Einzugsgebiet der Buslinien mitzurechnen, als zu weit gefasst. Als Beispiel führte sie die Einwohner von Augst an, die nicht nur nach Liestal ausgerichtet seien.

Ein Teil der Kommission war der Meinung, dass es genügend sachliche Argumente gebe, um die Einteilung als B-Zentrum zu rechtfertigen. Ein Kommissionsmitglied hielt als Gegenargument fest, dass der Fernverkehr in erster Linie schnell und effizient sein und nicht zu viele Halte einlegen solle. Die Verwaltung betonte, dass Halte von Fernverkehrs-Intercity-Zügen auch mit einer Einstufung als B-Zentrum nicht zwingend sind, sondern solche Zentren gemäss Wegleitung Fernverkehr bedient werden «können». C-Zentren «können» von Fernverkehrs-Basis-Netz (Interregio- und

¹ Kleinstädtisches Zentrum: mind. 8'500 Einwohner und mind. 3'500 Arbeitsplätze; mittelstädtisches Zentrum: mind. 40'000 Einwohner und Arbeitsplätze

Regionalexpress-Züge) bedient werden. Zudem fahren die meisten Passagiere von Liestal aus in Richtung Basel. Ein Vergleich der Bahnhöfe Schweiz zeigt auf, dass Liestal mit sechs Fernverkehrshalten pro Stunde relativ gut bedient ist und andere Bahnhöfe mit einem höheren Passagieraufkommen (Ein- und Aussteiger) pro Tag weniger Halte aufweisen, wie beispielsweise Chur und Lenzburg, die nur vier Fernverkehrszughalte pro Stunde haben.

Ein Kommissionsmitglied hielt fest, dass sich ein C-Zentrum bei jedem Fahrplanwechsel gegen die Streichung der Fernverkehrshalte wehren müsse. Die Verwaltung erklärte, dass Liestal weiterhin sechs Fernverkehrshalte haben wird. Die SBB arbeitet gewinnorientiert und lässt die Züge dort halten, wo die meisten Passagiere ein- und aussteigen.

Die BUD führte aus, dass sich der Regierungsrat nicht gegen den Wegfall der Direktverbindung Liestal – Luzern hatte wehren können. Der IR Basel – Zürich wird jedoch weiterhin in Liestal und ab 2025 zusätzlich in Gelterkinden halten; ab 2035 ist sogar eine halbstündliche Verbindung nach Zürich vorgesehen. Die Frage eines Kommissionsmitglieds, ob diese Verbindung weiterhin in Richtung Flughafen und Ostschweiz führe, wurde verneint, da es ab 2019 wegen eines neuen Fahrplan-Konzepts Zürich – St. Gallen nicht mehr möglich ist, den IR 37 stündlich nach St. Gallen fahren zu lassen.

An den Durchbindungen der S-Bahnen können nicht kurzfristige Änderungen vorgenommen werden, weil diese mit den Partnern (sieben Bestellerbehörden aus der Schweiz, Deutschland und Frankreich) abgestimmt werden müssen.

Die Kommission diskutierte kurz darüber, das Postulat stehenzulassen, verbunden mit dem Auftrag an den Regierungsrat, sich für die Aufstufung von Liestal als B-Zentrum in der Wegleitung Fernverkehr einzusetzen. Ein Kommissionsmitglied erachtete es nicht für sinnvoll, das Postulat für mehrere Jahre, mindestens bis 2025, stehenzulassen. Die Idee, die Aufwertung zu einem B-Zentrum in einem separaten Vorstoss zu fordern, wurde nach kurzer Diskussion verworfen. Die Verwaltung betonte, dass sich der Regierungsrat für eine Verbesserung der Situation von Liestal einsetzt und das Anliegen der Kommission entgegennimmt. Weiter soll darauf hingewirkt werden, dass das 10 – 15 Jahre alte Raumkonzept, das unter Umständen nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten entspricht, angepasst wird. Liestal hat immerhin den Status einer Kantonshauptstadt; dem soll Rechnung getragen werden. Die Kommission begrüßte das Vorgehen des Regierungsrats. Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass der Einbezug der Kantonsvertreter auf nationaler Ebene erforderlich sei. Die Kommission kam zum Schluss, dass auf sämtlichen Ebenen Druck ausgeübt und aufrechterhalten werden müsse.

2.3.2 Postulat 2017/021 von Jan Kirchmayr «Mehr Schnellzughalte im Baselbiet!»

Ein Teil der Kommission zeigte sich von der Antwort des Regierungsrats nicht befriedigt, plädierte aber dennoch für die Abschreibung des Postulats. Die Verwaltung wies darauf hin, dass das BAV grundsätzlich zurückhaltend ist mit Fernverkehrshalten in Agglomerationen. Die Nachfrage eines Kommissionsmitglieds nach einer Begründung für diese Haltung wurde dahingehend beantwortet, dass die Züge dort halten, wo die meisten Leute einsteigen. Die Verwaltung hat entsprechende Forderungen nach Halten auch in Dornach-Arlesheim, Pratteln, Sissach und Gelterkinden gestellt.

3. Antrag an den Landrat

://: Die Kommission beantragt dem Landrat, das Postulat 2016/388 mit 7:5 Stimmen bei einer Enthaltung abzuschreiben.

://: Die Kommission schreibt das Postulat 2017/021 einstimmig, mit 13:0 Stimmen, ab.

19.09.2018 / ps

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident