

Beschluss des Landrats vom 27.04.2023

Nr. 2145

27. **Kapazitätserweiterung der Bahnlinie im Ergolzthal südlich Liestal** 2022/639; Protokoll: bw

Landratspräsidentin **Lucia Mikeler Knaack** (SP) informiert, der Regierungsrat lehne das Postulat ab. Es liegt eine schriftliche Begründung vor.

Thomas Noack (SP) ist darüber enttäuscht, dass die Regierung nicht bereit sei, sein Postulat entgegenzunehmen, und sich entsprechend nicht stärker für den ÖV im Ergolzthal einsetzen möchte. Der Kern des Postulats bildet der Auftrag an den Regierungsrat, eine Strategie auszuarbeiten, wie der Kapazitätsausbau im Ergolzthal Aufnahme in ein nächstes Finanzierungspaket finden könnte. Bereits heute gibt es keine Reserven für notwendige oder für von der Region gewünschte Ausbauten des Angebots. Der Regierungsrat vertröstet die Region in seiner Stellungnahme auf das Jahr 2050. Es gibt diverse Anliegen, die bereits heute daran scheitern, dass zu wenig Kapazitäten vorhanden sind und dies nicht nur im Ergolzthal, sondern teilweise auch in Basel und in Olten. Der Viertelstundentakt der S3 ab Liestal bis Sissach-Gelterkinden-Olten wurde schon vor langer Zeit versprochen. Der echte, nicht hinkende Viertelstundentakt der S3 bis Liestal ist eine Frage der Kapazität. Die Beibehaltung des Interregio nach Olten-Zofingen-Luzern ebenso, der zweite Halt des Berner ICE auch.

Das sind eigentlich alles Anliegen, die in die Strategie der Bahnperspektive 2050 fallen. Insbesondere der Agglomerationsverkehr und auch mittelgrosse Zentren, wie Liestal eines ist oder wird, soll gefördert werden. Sowohl in der Debatte zur Interpellation zu diesem Thema wie auch in der Debatte zum hinkenden Viertelstundentakt der S-Bahn hat Regierungsrat Isaac Reber betont, dass er einen Auftrag des Parlaments brauche, um sich verstärkt für den Ausbau auf der Strecke zwischen Liestal und Olten einsetzen zu können. Genau dies soll mit vorliegendem Postulat getan werden. Deshalb auch die Enttäuschung und das Erstaunen über die fehlende Bereitschaft des Regierungsrats, den Vorstoss entgegenzunehmen. Andere Regionen lobbyieren besser als es das Baselbiet tut. Als Beispiel: Im Sommer 2022 haben die SBB bekannt gegeben, dass sie auf die Wankkompositionen bei den neuen ICE-Doppelstockzügen verzichten. Dadurch sind ganz viele Fahrzeiten im Angebotskonzept 2035 nicht mehr möglich. Bereits neun Monate später hat das Parlament erstaunlicherweise eine Motion verabschiedet, mit der der Bundesrat verpflichtet wird, die Neubaustrecken Winterthur-St. Gallen und Bern-Lausanne-Genf in den nächsten Ausbauschnitt aufzunehmen, um den angesprochenen Verzicht kompensieren zu können. Offensichtlich haben diese Regionen in Bern besser lobbyiert als es das Baselbiet tut.

Thomas Noack erwartet, dass auch der Baselbieter Regierungsrat ein derart starkes Lobbying entwickelt, und plädiert dafür, das Postulat deshalb und im Sinne eines Auftrags an Regierungsrat Reber zu überweisen.

Michel Degen (SVP) sagt, mit diesem Postulat werde offene Türen eingerannt. Die entsprechenden Prozesse sind mit den Botschaften des Bundesrats 2026 und 2030 bereits im Gange. Die Planung des Regionalverkehrs findet in der Planungsregion Nordwestschweiz statt. Sie richtet sich auch nach den Bedürfnissen der anderen Nordwestschweizer Kantone und den Eisenbahnunternehmen. Die Planung des Fern- und des Güterverkehrs ist wiederum Sache des Bundes. Ein Alleingang ist weder zielführend noch sinnvoll. Die SVP-Fraktion wird die Überweisung des Postulats deshalb ablehnen.

Lotti Stokar (Grüne) erklärt, die Grüne/EVP-Fraktion unterstütze das Postulat von Thomas Noack grossmehrheitlich. Eigentlich hätte der Regierungsrat das Postulat auch entgegennehmen und basierend auf der Stellungnahme gleichzeitig zur Abschreibung beantragen können. Der Prozess ist komplex und das Baselbiet ist nur einer von verschiedenen Beteiligten. Die Grüne/EVP-Fraktion ist aber klar der Ansicht, dass mit einer Überweisung dem Regierungsrat der Rücken gestärkt und somit der Druck zugunsten der gesamten Region aufrechterhalten werden kann.

Thomas Eugster (FDP) berichtet, die FDP-Fraktion sei aufgrund der Antworten zum hinkenden Viertelstundentakt und der neusten Rückmeldungen, die die BPK betreffend nicht mögliche Schnellzughalte in Liestal erhalten hat, zum Schluss gekommen, dass es einen Neustart braucht und nicht sinnvoll sei, partikulär überall irgendetwas zu fordern. Der Postulant hat das Problem bereits benannt: Es gibt einfach nicht genügend Kapazitäten. In Liestal fehlen diese sowohl für einen sauberen Viertelstundentakt als auch für einen weiteren Schnellzughalt. Dasselbe gilt für das Ergolzthal. Man muss dies also gesamthaft für die Region betrachten und überlegen, was von den SBB als erstes und mit höchster Priorität gefordert werden soll. Es gibt noch weitere grosse Projekte in der Region. Aus Sicht der FDP sollte der Kanton Basel-Landschaft eine klare Priorisierung vornehmen, wo zuerst Kapazitäten erhöhte werden sollen. Pflasterlipolitik ist nicht sinnvoll, denn die Antwort wird überall sein, dass die fehlenden Kapazitäten Anpassungen verhindern. Aus diesem Grund lehnt die FDP-Fraktion das vorliegende Postulat und auch das von Traktandum 28 ab. Es gilt das grosse Ganze zu betrachten. Dafür braucht es wohl einen neuen Vorstoss. Gegenüber Bern und den SBB muss man mit einer klaren Strategie aufwarten können und darf sich nicht verzetteln.

Franz Meyer (Die Mitte) berichtet über intensive Diskussionen in der Mitte/glp-Fraktion. Eine kleine Mehrheit der Fraktion unterstützt die Überweisung des Postulats und schliesst sich dabei dem von Lotti Stokar erwähnten Argument der Stärkung der Regierung an. Natürlich wurden aber auch die Argumente von Thomas Eugster besprochen. Die Fraktion ist gespalten, eine knappe Mehrheit wird aber die Überweisung des Postulats unterstützen.

://: Mit 41:40 Stimmen bei 1 Enthaltung wird das Postulat überwiesen.
