

Beschluss des Landrats vom 24.09.2020

Nr. 548

8. 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; Protokoll: pw

Kommissionspräsident **Urs Kaufmann** (SP) erinnert, der Einwohnerrat Pratteln habe im November 2019 die dringliche Resolution verschiedenen Stellen zugestellt, unter anderem auch dem Regierungsrat und Landrat. Die Adressaten wurden gebeten, alle ihnen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Anliegen der Petition zu unterstützen. Die Petentinnen und Petenten fordert, dass die Perronverlängerung für das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest 2022 (ESAF) nicht nur als Provisorium gebaut, sondern direkt eine definitive Perronverlängerung realisiert wird, damit künftig Schnellzughalte in Pratteln möglich sind. Konkret geht es um die Wiedereinführung des Schnellzughalts des IR36 in Pratteln.

Die Bau- und Planungskommission hat bereits nach Anhörung einer Vertretung der Gemeinde Pratteln im Jahr 2019 ein Postulat formuliert, das im Oktober 2019 vom Landrat überwiesen wurde. Der Regierungsrat wurde damit ebenfalls gebeten, sich für den Schnellzughalt in Pratteln und für die definitive Perronverlängerung einzusetzen.

In seiner Antwort wies der Regierungsrat darauf hin, der Bund sei für die Angebotsplanung im Fernverkehr zuständig. Die Kantone verfügen hierbei über keine Entscheidungskompetenzen 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. 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 zwei 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.

Die Prüfung hat gezeigt, dass ein Halt des IR36 in Pratteln nicht sinnvoll realisiert werden kann. Eine Voraussetzung für einen Halt, wäre auch eine compatible Infrastruktur gewesen. 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 aber 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 zudem auf, dass eine definitive Perronverlängerung bezüglich Bewilli-

gungsverfahren aufwändiger wäre und eine andere Bauweise bedingen würde als das Provisorium fürs ESAF. Die Kosten für eine definitive Variante wären nicht abschätzbar und sicher höher als für die provisorische Lösung. Mit den kommenden Ausbausritten 2025 und 2035 wird sich das Bahnangebot in Pratteln aber wie folgt verbessern: Viertelstundentakt S-Bahn Basel–Liestal (2025). Halbstündliche Direktverbindung an den EuroAirport (ca. 2028) und Verbesserung der Anschlüsse in Olten zwischen der S3 und dem Fernverkehr (bis 2035). Insbesondere der letzte Punkt verbessert die Anbindung Prattelns an das Mittelland deutlich, da die teilweise notwendigen Umwegfahrten über Basel entfallen und die Reisezeit verkürzt wird. Ein Halt des IR36 in Pratteln würde gegenüber dem Angebotskonzept 2035 einen Reisezeitvorteil von lediglich einer Minute nach Zürich HB bzw. Zürich Flughafen mit sich bringen. Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat abzuschreiben.

Die Kommission hat Verständnis für die Anliegen der Gemeinde Pratteln. Andererseits haben die umfassenden Abklärungen gezeigt, dass weder der Halt des Interregios noch die langfristige Verlängerung des Perrons umsetzbar sind. In den kommenden 15 Jahren wird das Angebot in Pratteln schrittweises verbessert und ist im Jahr 2035 bezüglich Verbindungen nach Zürich fast gleichwertig wie mit einem Halt des IR 36. Die Kommission beantragt mit 11:0 Stimmen die Petition als Postulat zu überweisen und gleichzeitig abzuschreiben. Die Kommission schrieb das eigene Postulat mit ebenfalls 11:0 Stimmen ab.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Beschlussfassung*

://: Mit 83:0 Stimmen bei 1 Enthaltung wird die Petition als Postulat überwiesen und gleichzeitig abgeschrieben.
