

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2019/427 von Urs Kaufmann: «Schnellzughalt in Pratteln» 2019/427

vom 23. Juni 2020

1. Text des Postulats

Am 13. August 2019 reichte Urs Kaufmann das Postulat 2019/427 «Schnellzughalt in Pratteln» ein, welches vom Landrat am 17. Oktober 2019 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Ausgangslage

Am 29. Oktober 2018 verabschiedete der Einwohnerrat Pratteln die Resolution «Schnellzughalt in Pratteln», welche auch vom Gemeinderat Pratteln unterstützt wird. Diese fordert den Landrat auf, sich im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür einzusetzen, dass der Schnellzughalt des IR 36 Richtung Zürich HB und Zürich Flughafen wiedereingeführt wird. Die Resolution richtet sich nicht nur an den Landrat, sondern wurden auch der (damals) zuständigen Bundesrätin Doris Leuthard, den National- und Ständeräten und den Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt, dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und dem Direktor der SBB zugestellt.

Im Jahr 2008 strich die SBB den Schnellzughalt des sogenannten «Flugzugs», der von Basel nach Zürich Flughafen verkehrt, in Pratteln. Dieser wurde von den Einsteigern sehr geschätzt. Die Gemeinde Pratteln konnte in den Jahren 2012 – 2018 ein Einwohnerwachstum von 8,9 % verzeichnen und erreichte am 30.06.2018 die Zahl von 16'668 Einwohnern. Zudem hat die Gemeinde nach eigener Aussage die nach Liestal zweithöchste Anzahl an Beschäftigten im Kanton Basel-Landschaft. Die Anzahl der Einwohner und Beschäftigte dürfte in den nächsten Jahren weiter ansteigen und somit auch die Anzahl der Personen, die einen solchen Schnellzughalt nutzen würden.

Das Anliegen war von Pratteln bereits mehrmals vorgebracht worden. Begründet wird die Ablehnung mit der ungenügenden Perronlänge im Bahnhof Pratteln, einem zu geringen Passagieraufkommen und der Möglichkeit, nach Basel zu fahren und dort auf den IR 36 umzusteigen. Die fehlende Perronlänge stellt zwar ein Hindernis dar, ist jedoch als Begründung nicht ausreichend, um das Anliegen abzulehnen. Ein Schnellzughalt in Pratteln könnte den bereits jetzt überlasteten Bahnhof Basel SBB entlasten.

Bereits heute hält der IR 36 (Basel – Zürich) in Orten wie Rheinfelden und Frick mit weniger Einwohnern als Pratteln. Im Ausbauschnitt STEP 2030/2035 sind für diesen Zug zudem weitere Halte in Möhlin und Stein-Säckingen vorgesehen, folglich in Ortschaften, welche weitaus weniger Einwohner aufweisen als Pratteln. Die Halte sollen dazu dienen, die jetzt bereits stark überlastete S-Bahn auf dieser Strecke zu entlasten, wird als Begründung angeführt.

Das Anliegen eines Schnellzughalts in Pratteln wird vom Regierungsrat unterstützt.

Überführung der provisorischen Perronverlängerung in eine definitive Lösung

Ein Argument der SBB gegen einen Schnellzughalt in Pratteln ist die ungenügende Perronlänge. Für das im Sommer 2022 stattfindende Eidgenössische Schwing- und Älplerfest (ESAF) wird ein Perron in Pratteln verlängert. Die Kosten für diese provisorische Verlängerung liegen voraussichtlich bei CHF 2 bis 2,5 Mio., wobei es sich um eine grobe Kostenschätzung handelt. Es stellt sich die Frage, ob diese provisorische Lösung nicht in eine definitive überführt werden kann, damit die relativ hohe Investition nicht nur für zwei Tage erfolgen muss.

Die SBB argumentiert, dass für eine definitive Lösung ein deutlich längerer Planungsprozess erforderlich sei, das Verfahren anders ablaufe und die Bauzeit länger sei. Eine provisorische Verlängerung hingegen könne in einem vereinfachten Verfahren umgesetzt werden. Zudem bestehe ein grosses Risiko, dass eine definitive Verlängerung nicht rechtzeitig auf das Schwingfest hin in Betrieb genommen werden könnte. Eine Voraussetzung ist zudem, dass ein Angebot definiert ist, welches die Verlängerung erfordert. Ein solches liegt nicht vor. Somit müssten für die Unterhaltskosten des verlängerten Perrons eine Vereinbarung zwischen dem Kanton und der SBB getroffen werden. Die SBB hat keine Mittel zur Verfügung, solange kein entsprechendes Angebotskonzept vorliegt. Wenn der Kanton und die Gemeinde die definitive Perronverlängerung bis zum ESAF 2022 wünschen, ist es entsprechend im FABI Änderungsmanagement des Ausbaus 2025 via Planungsregion einzugeben.

Trotz der Argumente der SBB ist die landrätliche Bau- und Planungskommission der Meinung, dass dennoch geprüft werden sollte, ob die provisorische Perronverlängerung nicht in eine definitive überführt werden kann. Für einen Schnellzughalt müssen nicht sämtliche Perrons des Bahnhofs Pratteln verlängert werden; die Verlängerung eines Perrons, wie es für das Schwing- und Älplerfest vorgesehen ist, erscheint ausreichend.

Die Bau- und Planungskommission will den Anliegen der Resolution Nachdruck verleihen, diese mit einem Postulat aufnehmen und der Verwaltung damit signalisieren, dass sie in ihren Anstrengungen zu Gunsten von Pratteln nicht nachlassen soll. Sie fordert den Regierungsrat auf, sich für den Schnellzughalt in Pratteln sowie die Überführung der provisorischen Perronverlängerung in eine definitive Lösung einzusetzen und darüber zu berichten.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Einleitende Bemerkungen

Die Zuständigkeit für die Angebotsplanung des Fernverkehrs liegt beim Bund (Bundesamt für Verkehr (BAV)). Der Bund delegiert die Planung an die SBB und ist auch alleiniger Besteller des Fernverkehrs. Im Gegensatz zum Regionalverkehr muss der Fernverkehr eigenwirtschaftlich funktionieren, d. h. die SBB plant das Angebot – soweit es die vorgegebenen Rahmenbedingungen erlauben – nach marktwirtschaftlichen Kriterien.

Der Einfluss der Kantone auf die Angebotsplanung im Fernverkehr ist folglich gering. Er beschränkt sich auf die Mitarbeit in Arbeitsgruppen des BAV im Rahmen des Prozesses zu den strategischen Entwicklungsprogrammen der Bahninfrastruktur (STEP) sowie auf die Möglichkeit, anlässlich des Fahrplanverfahrens Stellung zu nehmen. Entscheidungskompetenzen haben die Kantone nicht.

Der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur ist gemäss 6. Kapitel im Eisenbahngesetz (EBG, [SR 742.101](#)) ebenfalls Sache des Bundes. Voraussetzung für die Finanzierung ist dabei, dass ein Angebotskonzept vorliegt, welches einen Infrastrukturausbau erforderlich macht.

2.2. Halt des IR36 in Pratteln: Betriebliche Machbarkeit

Die beiden im Postulat erwähnten, im Angebotskonzept 2025 geplanten zusätzlichen Halte des IR36 (Basel–Zürich) in Möhlin und Stein dienen hauptsächlich der Entlastung der S1 (Basel–Frick/Laufenburg). Dies, da wegen fehlender Trassenkapazitäten im Fricktal eine Verdichtung der S1 bis und mit Ausbauschnitt 2035 nicht möglich ist¹. In Pratteln hingegen wird eine Entlastung bereits mit der Verdichtung der S3 (Basel–Liestal) im Ausbauschnitt 2025 erreicht.

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). Zudem würde sich ein Halt in Pratteln in die Haltepolitik des IR36 einfügen, bedient dieser doch beispielsweise auch Zürich Altstetten.

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 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 Rheinfelden ausgerichtet ist. Darüber hinaus ist die Nachfrage gering.

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

2.3. Halt des IR36 in Pratteln: Perronverlängerung

2.3.1 Finanzierung

Ein ganztägiger Halt des IR36 in Pratteln setzt neben der betrieblichen Machbarkeit auch das Vorhandensein einer kompatiblen Publikums-Infrastruktur voraus. So 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.

Wie einleitend bemerkt, ist der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur, worunter auch die betrieblich notwendigen Publikumsanlagen fallen, Sache des Bundes. Die Finanzierung durch den Bund setzt dabei voraus, dass ein Angebotskonzept vorliegt, welches einen Infrastrukturausbau erforderlich macht. Da die Aufnahme des Halts des IR36 in Pratteln in das Angebotskonzept 2035 aus den vorgängig aufgeführten, betrieblichen Gründen verworfen wurde, ist diese Grundvoraussetzung für

¹ Voraussetzung für eine Verdichtung der S1 sind kapazitätssteigernde Massnahmen im Fricktal, namentlich ein drittes Gleis Pratteln–Rheinfelden inkl. einer Entflechtung Pratteln.

die Finanzierung einer definitiven Perronverlängerung in Pratteln nicht erfüllt. Folglich sind in den Ausbausritten des Bundes keine Mittel für die Perronverlängerung vorgesehen. Der Kanton oder die Gemeinde müsste die Investitionskosten für die Perronverlängerung also selber tragen.² Darüber hinaus müssten die durch die Massnahme ausgelösten Kosten für Betrieb und Substanzerhalt eingerechnet resp. finanziert werden.³

2.3.2 Provisorische versus definitive Perronverlängerung

Unabhängig von einem IR-Halt wird für das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest 2022 in Pratteln (ESAF 2022) eine provisorische Perronverlängerung erstellt. Diese wird vollumfänglich durch den Trägerverein des ESAF 2022 finanziert.

Die provisorische Perronverlängerung für das ESAF 2022 und eine definitive Lösung für den IR36 weisen unterschiedliche Anforderungen resp. Eigenschaften auf.

	Provisorische Perronverlängerung ESAF 2022	Definitive Perronverlängerung für Halt IR36
Gleise und Länge	Gleise 1+2: 420 m Gleise 4+5: 315 m	Gleise 4+5: 320 m
Zugänge	Gleis 1: Entfernung von Lärmschutzelementen Gleise 2+4: Provisorische Passerelle Gleis 5: Querung à Niveau	Anpassung oder Neubau Personenunterführung möglich
Anforderungen	<ul style="list-style-type: none"> - Kurze Nutzungsdauer (Holzbauweise) - Provisorische Ausstattung der Publikumsanlagen (Licht, Beschallung, etc.) - Nicht BehiG-konform - Keine Anpassung von weiteren Bahnanlagen (Gleisanlagen, etc.) - Sicherer Betrieb bedingt Personaleinsatz 	<ul style="list-style-type: none"> - Lange Nutzungsdauer (Beton, Pflasterung) - Normengerechter Ausbau der Publikumsanlagen (Licht, Beschallung, etc.) - BehiG-konform - Mögliche Anpassung von weiteren Bahnanlagen (Gleisanlagen, etc.) - Sicherer Betrieb ohne Personaleinsatz
Bewilligungsverfahren	Vereinfachtes Plangenehmigungsverfahren gem. EBG Art. 18i, c	Ordentliches Plangenehmigungsverfahren gem. EBG Art. 18
Umsetzungsdauer	3.5 Jahre	Ca. 5-8 Jahre
Kosten	Ca. CHF 2 Mio.	Unklar
Finanzierung	Trägerverein ESAF 2022	Bund (Kanton/Gemeinde möglich)

Zu den Zugängen, der Umsetzungsdauer und den Kosten sind nachfolgend ergänzende Angaben aufgeführt.

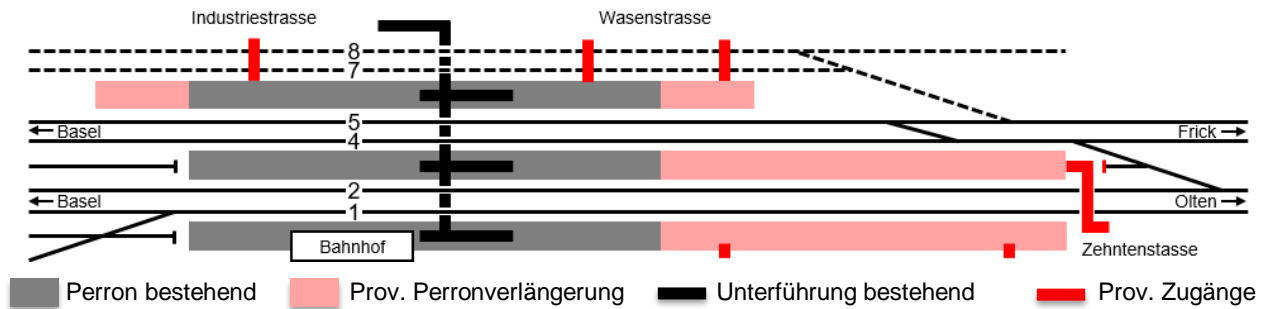
- Zugänge

Bei der provisorischen Lösung für das ESAF 2022 wird die Zugänglichkeit gemäss Vorprojekt wie folgt verbessert:

- Aussenperron Gleis 1: Temporäre Entfernung von Lärmschutzelementen
- Mittelperron Gleise 2+4: Erstellung provisorische Passerelle ab der Zehntenstrasse
- Mittelperron Gleis 5: Erstellung ebenerdige Rampen ab der Wasen- bzw. Industriestrasse, Unterbruch des Zug- und Rangierverkehrs auf den Gleisen 7 und 8

² Vgl. Art. 58b EBG

³ Vgl. Art. 35 der Verordnung über die Konzessionierung, Planung und Finanzierung der Bahninfrastruktur (KPFV, [SR 742.120](#))



Einhergehend mit diesen baulichen Massnahmen wird während der ganzen dreitägigen Betriebszeit des provisorisch erweiterten Bahnhofs Personal zur Kundenlenkung vor Ort sein.

Bei einer definitiven Lösung wären die oben erwähnten Massnahmen nicht möglich resp. nicht ausreichend. So müssten die Breiten der Perrons und der bestehenden Personenunterführung inkl. Treppen und Rampen auf die zukünftig zu erwartenden Passagierzahlen ausgerichtet werden. Es ist anzunehmen, dass gewisse Abmessungen gemäss den aktuell geltenden Vorschriften (Normen und Gesetze) für einen Neubau, worunter die definitive Perronverlängerung fällt, nicht mehr ausreichend sind. Müsste schon nur ein einzelner Perron infolgedessen verbreitert werden, hätte dies Auswirkungen auf die Gleisgeometrie. Müssten einzelne Gleise verschoben werden, müssten ebenfalls Überprüfungen hinsichtlich der aktuell gültigen Vorschriften erfolgen. Unter anderem wäre es möglich, dass die bestehende Personenunterführung zur Gewährleistung der Schotterstärke tiefer gesetzt werden müsste, wie dies beispielsweise beim kommenden Umbau des Bahnhofs Muttenz der Fall ist. Ein Neubau der bestehenden Personenunterführung wäre bei einer definitiven Lösung somit nicht ausgeschlossen. Im schlechtesten Fall wäre sogar eine zusätzliche Personenunterführung nötig.

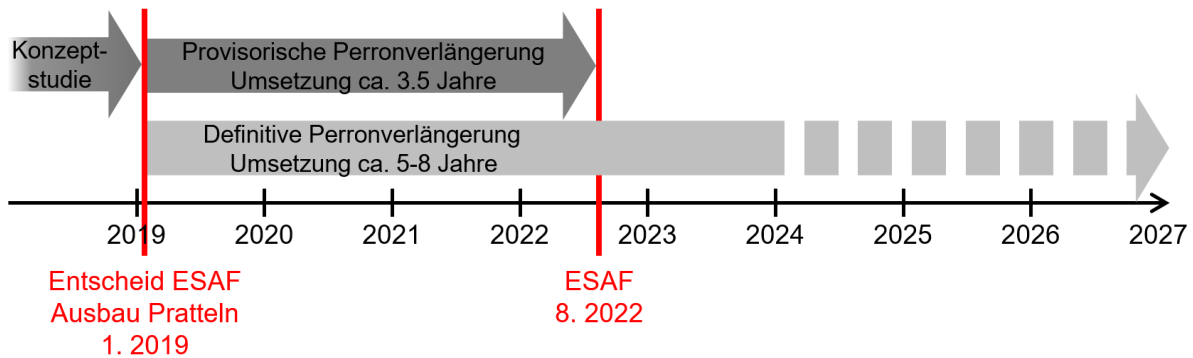
- **Umsetzungsdauer**

Auf Basis einer Konzeptstudie wurde im Januar 2019 entschieden, dass die Bahnreise an das ESAF 2022 allein über den Bahnhof Pratteln erfolgen soll und dieser entsprechend auszubauen ist. Anschliessend wurde das Vorprojekt für die provisorische Perronverlängerung gestartet. Die Zeit von der Planung bis zur Umsetzung beträgt ab diesem Zeitpunkt rund 3.5 Jahre. Darin inbegriffen sind die einzelnen Bewilligungsschritte (vereinfachtes Plangenehmigungsverfahren) sowie die notwendigen Abstimmungen zwischen der SBB und dem Verein ESAF.

Die Umsetzungsdauer für eine definitive Perronverlängerung ist vom effektiven Projekt abhängig. Ein Musterablauf inkl. Studie dauert bei SBB Infrastruktur mindestens 6 Jahre:

- Auftragsklärung und Optimierung (ca. 1 Monat)
- Studie (ca. 6 Monate)
- Projektbildung und Projektierungsauftrag (ca. 6 Monate)
- Vorprojekt (ca. 1 Jahr)
- Auflage- und Bauprojekt (ca. 1.5 Jahre)
- Ausschreibung und Zuschlag (ca. 0.5 Jahre)
- Realisierung (ca. 3 Jahre)
- Abnahme (ca. 1 Woche)

Ein wesentlicher Teil des Zeitaufwandes ist dem ordentlichen Plangenehmigungsverfahren geschuldet. Dabei kann es durch Einsprachen und gegebenenfalls auch Beschwerden zu wesentlichen Verzögerungen kommen. Entsprechende Reserven sollten für die Planungssicherheit in einem Projekt deshalb eingerechnet werden. Dafür kann die Bauzeit eventuell auch kürzer sein (1–1.5 Jahre statt 3 Jahre gemäss Musterablauf). Abgestützt darauf ist bei einem definitiven Perronausbau in Pratteln mit einer Umsetzungsdauer von 5–8 Jahren zu rechnen.



Selbst wenn – entgegen allen oben aufgeführten Überlegungen und auch entgegen des längeren Plangenehmigungsverfahrens – «nur» die Perrons in einer definitiven anstelle einer provisorischen Ausführung gebaut würden, wäre eine längere Bauzeit notwendig. Dies, weil ein definitiver Perron anders fundiert werden muss als ein provisorischer. Es wäre ein Aushub direkt am Gleis notwendig. Die Bauintervalle für einen definitiven Ausbau würden in der Dauer länger und in der Anzahl grösser sein, als dies beim vorliegenden Projekt des provisorischen Ausbaus der Fall ist. Mindestens bis zur Inbetriebnahme der Entflechtung Muttenz und dem Vierspurausbau in Liestal Ende 2025 sind weitere längere Bauintervalle auf dieser Strecke sehr kritisch, wenn nicht sogar ganz auszuschliessen. Somit wäre auch bei einem solchen «Gedankenspiel» für einen definitiven Ausbau (ohne Anpassung der Gleisgeometrie und Personenunterführung) die Inbetriebnahme vor dem ESAF im August 2022 nicht möglich.

- **Kosten**

Eine Kostenaussage zur definitiven Perronverlängerung ist gemäss Aussage der SBB ohne vorgängige Studie nicht möglich. Es lässt sich aber aus Erfahrung abschätzen, dass die Kosten ein Mehrfaches des provisorischen Ausbaus betragen würden.

Die provisorische und definitive Perronverlängerung sind lediglich in einem Punkt deckungsgleich: Bei beiden Lösungen muss(t)en die Perrons an den Gleisen 4 und 5 verlängert werden. Darüber hinaus unterscheiden sie sich deutlich. So wäre die Inbetriebnahme einer definitiven Lösung per August 2022 wegen der längeren Umsetzungsdauer nicht möglich. Eine Überführung der provisorischen in eine definitive Lösung scheitert an den unterschiedlichen Bauweisen und Ausgestaltungen bzw. Anforderungen. Insbesondere die Fundierung, bei welcher am ehesten eine Vorleistung für eine definitive Lösung vorstellbar ist, wird bei der provisorischen Lösung nur vereinfacht ausgeführt, um möglichst wenige und kurze Bauintervalle beanspruchen zu müssen. Somit entstehen keine wesentlichen Synergien zwischen der provisorischen und der definitiven Lösung. Insofern ist das vom Trägerverein ESAF und der SBB gewählte Vorgehen mit einer temporären Perronverlängerung nachvollziehbar.

Angesichts der in absehbarer Zeit fehlenden Notwendigkeit (kein IR-Halt) ergibt sich für den Kanton kein unmittelbarer Grund für die Finanzierung einer definitiven Perronverlängerung in Pratteln. Falls in späterer Zukunft ein IR-Halt in Pratteln geplant würde, könnten die Perrons dazumal verlängert werden. Da der Perronausbau die Folge eines geplanten Angebots wäre, und nicht umgekehrt, werden die Chancen für einen IR-Halt in Pratteln aus Sicht der Regierung durch die heute vorhandene Perronlänge nicht massgeblich beeinflusst.

2.4. Ausblick

Mit den kommenden Ausbausritten 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:

	Fahrplan 2020 (heute)	Angebotskonzept 2035
Pratteln–Zürich HB	69 min	65 min (-4 min)
Pratteln–Zürich Flughafen	87 min	81 min (-6 min)
Pratteln–Luzern	79 min	72 min (-7 min)
Pratteln–Bern	73 min	65 min (-8 min)
Pratteln–Solothurn	70 min	59 min (-11 min)

Von der Verschiebung der S3 im Angebotskonzept 2035 profitiert neben Pratteln auch das gesamte Ergolztal. Insgesamt konnte dadurch 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.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2019/427 «Schnellzughalt in Pratteln» abzuschreiben.

Liestal, 23. Juni 2020

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich