

Vorlage an den Landrat

2. Bericht zum Postulat 2016/388 von Thomas Eugster: «SBB-Fahrplan 2025 - Die Kantonshauptstadt besser an die Restschweiz anschliessen!» 2016/388

vom 19. November 2019

1. Text des Postulats

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 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Nachdem das Stimmvolk die FABI-Vorlage gutgeheissen hatte, veröffentlichte das BAV am 29. August 2014 das sogenannte Referenzkonzept 2025 und stellte es den Kantonen zur Vernehmlassung zu. Das Referenzkonzept zeigt ein mit der bis 2025 finanzierten Schieneninfrastruktur mögliches Fahrplankonzept für den Personen- und Güterverkehr. Für Liestal ergäbe sich bezüglich nationalem Fernverkehr eine deutliche Verschlechterung gegenüber heute:

- a. *Gesamtschweizerisch gingen zahlreiche Stellungnahmen ein, worauf das Konzept in diversen Punkten angepasst und per 25. Januar 2016 neu veröffentlicht und den Kantonen zugestellt wurde. Liestal ist bei 20 Anpassungen und 118 pendenten Eingaben leider nirgends berücksichtigt.*
- b. *Das aktuelle Referenzkonzept 2025 sieht für das Ergolztal im Fernverkehr pro Stunde und Richtung 7 Züge vor, wovon 3 in Liestal einen Halt einlegen [Zum Vergleich: Aarau, ebenfalls ein Mittelzentrum, wird im Fernverkehr von 5 Zügen pro Stunde und Richtung bedient, wozu zur Hauptverkehrszeit nochmals 2 Züge kommen, welche die Relation Bern - Aarau - Zürich (ohne Halt in Olten) bedienen.]*
- c. *Das Angebot gemäss Referenzkonzept 2025 für Liestal:*
 - *IC Bern wie heute; in Olten Anschluss an IC Basel-Luzern(-Gotthard)*
 - *IR Luzern nur noch bis Zofingen (etwa zur halben Stunde); in Zofingen Anschluss an IC Bern - Zofingen - Sursee(!) - Luzern*
 - *IR Zürich (etwa zur vollen Stunde) mit zusätzlichem Halt in Gelterkinden. In Zürich keine Durchbindung mehr (Zürich HB = Endstation)*
 - *S3 wie bisher halbstündlich von Basel bis Olten mit ungünstiger zeitlicher Lage in Olten (wie bisher)*
 - *zusätzlich halbstündliche S-Bahn ab Liestal via Basel ins Fricktal („Spitzkehre“ in Basel)*

Das Angebot wird somit gegenüber heute - im Gegensatz zur übrigen Schweiz – für Liestal nicht verbessert, sondern verschlechtert durch den Wegfall direkter Züge nach Luzern und eine abermalige Verlangsamung der Relation Liestal - Zürich.

- d. *Liestal liegt aufgrund der öffentlich zugänglichen Zahlen (data.sbb.ch, Bezugsjahr 2014) mit 19'100 werktäglichen Ein- und Aussteigern Schweizweit auf Platz 38 (z. B. Sursee 13'100 Platz 59, Gelterkinden 5'500 Platz 118); entsprechend erwarten wir eine angemessene Berücksichtigung unserer Bedürfnisse.*
- e. *Der Ausbauschnitt 2025 bringt vielen Regionen und Mittelzentren interessante Verbesserungen. Unter Berücksichtigung des anstehenden Vierspurausbaus ist es für Liestal nicht akzeptabel, im Gegensatz zu den meisten anderen Regionen per 2025 im nationalen Fernverkehr nicht nur nicht besser, sondern schlechter gestellt zu werden als heute.*
- f. *Der S-Bahn-Viertelstundentakt bringt Liestal höchstens Kapazitätsvorteile, aber keine besseren Anschlüsse an den Fernverkehr in Basel.*
- g. *Die Vergangenheit zeigt, dass eine alleinige Abstützung auf den Kanton nicht zielführend ist und die Initiative von der Stadt Liestal ausgehen muss.*

Die nachstehenden Forderungen sind deshalb bei den zuständigen Stellen mit dem nötigen Nachdruck einzubringen, damit die Kantonshauptstadt Liestal nicht den Anschluss an der Restschweiz verliert:

1. *Weiterhin stündliche Direktverbindung von Liestal nach Luzern (z. B. mittels Halt des IC Basel - Luzern in Liestal)*
2. *Attraktive Verbindung nach Zürich mittels Halt eines der beiden IC Basel – Zürich in Liestal, in Zürich möglichst Richtung Flughafen - Ostschweiz oder nach Chur durchgebunden.*
3. *Sinnvolle Durchbindung der S-Bahnen von Liestal in Basel: statt wie vorgesehen Ergolztal - Fricktal beispielsweise besser Ergolztal - Riehen (-Lörrach) oder Ergolztal - St. Johann.*

Ein weitgehend identisches Postulat von Rolf Gutzwiller wurde im Liestaler Einwohnerrat einstimmig dem Liestaler Stadtrat überwiesen. Die Textbausteine des hier vorliegenden Postulats wurden mit ausdrücklicher Genehmigung von Rolf Gutzwiller in das vorliegende Postulat übernommen;

Der Regierungsrat wird eingeladen, zu prüfen und zu berichten, ob die obenstehenden Forderungen zur besseren Bahnanbindung der Kantonshauptstadt an die Restschweiz mit dem Fahrplan 2025 erfüllt werden können.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

Mit Vorlage 2018/698 vom 8. Mai 2018 reichte der Regierungsrat die Beantwortung des Vorstosses im Landrat ein. Mit Landratsbeschluss vom 25. Oktober 2018 wurde das Postulat stehen gelassen. Der Regierungsrat nimmt dazu nun wie folgt Stellung:

Das Angebotskonzept (ursprünglich Referenzkonzept) 2025 stellt einen Planungsstand dar. Es soll voraussichtlich 2020 durch das Angebotskonzept 2035 abgelöst werden, welches deutliche Verbesserungen für den Kanton BL und die Nordwestschweiz aufweist. Zu den konkret geforderten Punkten und den Umsetzungshorizonten ist der Stand wie folgt:

1. *Weiterhin stündliche Direktverbindung von Liestal nach Luzern (z. B. mittels Halt des IC Basel - Luzern in Liestal)*

Mit sechs Fernverkehrshalten pro Stunde verfügt Liestal heute im schweizweiten Vergleich (Ein-/Aussteigerzahlen) über ein gutes Fernverkehrsangebot. Dieses Angebot soll nach Absicht des Regierungsrats erhalten bleiben. Die Destinationen der Fernverkehrsverbindungen sollen sich jedoch nach der Nachfrage richten und so den grösstmöglichen Nutzen stiften.

Die Direktverbindung Liestal – Luzern mit dem IR27 bleibt voraussichtlich bis ca. 2027 (Einführung des Halbstundentakts Bern – Luzern) bestehen. Der Kanton setzt sich im Rahmen der laufenden Umsetzungsplanung für den Ausbauschnitt 2035 dafür ein, dass anschliessend direkt das Angebotskonzept 2035 etabliert, d.h. das Angebotskonzept 2025 mit einem in Zofingen eingekürzten IR27 vermieden wird.

Das Angebotskonzept 2035 sieht in Liestal anstelle des stündlichen Halts des IR27 von/nach Luzern neu einen halbstündlichen Halt des IR37 von/nach Zürich vor. Diese Änderung entspricht der Entwicklung der Nachfrageströme. Gleichzeitig wird die Fahrpläne der S3 so angepasst, dass sie in den Knoten Olten eingebunden werden kann. Die Verbindungen in Richtung Mittelland werden dadurch insgesamt verbessert, da heute sowohl die S3 als auch der IR27 keine guten Anschlüsse in Olten besitzen. Somit bleibt die Anzahl der Fernverkehrshalte in Liestal zwar unverändert, die Nachfrageströme von/nach dem Mittelland werden jedoch deutlich besser abgedeckt als heute. Der Knoten Liestal wird mit dem neuen Angebotskonzept insgesamt gestärkt.

Trotz dieser bereits massgeblichen Verbesserungen hat der Kanton BL zusammen mit anderen betroffenen Kantonen bei der Optimierung des Angebotskonzepts 2035 einen zweiten stündlichen Fernverkehrszug Basel – Luzern als Kompensation für den Wegfall des IR27 gefordert. Die umfangreiche Prüfung durch das BAV und die SBB zeigte jedoch, dass ohne weitere Infrastrukturausbauten (u.a. Tiefbahnhof Luzern) keine sinnvolle Lösung möglich ist. Auch ein zusätzlicher Halt des IC21 Basel – Luzern in Liestal ist aufgrund der hohen Streckenauslastung nicht umsetzbar.

2. Attraktive Verbindung nach Zürich mittels Halt eines der beiden IC Basel – Zürich in Liestal, in Zürich möglichst Richtung Flughafen - Ostschweiz oder nach Chur durchgebunden.

Der IC2 Basel – Zürich wird weiterhin nicht in Liestal halten. Diese Haltepolitik entspricht der Wegleitung Fernverkehr des Bundes. So hält der IC2 auch nicht in Aarau oder Lenzburg, also in Bahnhöfen mit deutlich höheren Ein-/Aussteigerzahlen als Liestal. Hingegen verkehrt der IR37 Basel – Zürich mit Halt in Liestal im Angebotskonzept 2035 neu halbstündlich statt wie heute nur stündlich.

3. Sinnvolle Durchbindung der S-Bahnen von Liestal in Basel: statt wie vorgesehen Ergolzthal - Fricktal beispielsweise besser Ergolzthal - Riehen (-Lörrach) oder Ergolzthal - St. Johann.

Die Durchbindungen der S-Bahnen werden durch die sieben Bestellerbehörden der trinationalen S-Bahn Basel festgelegt. Mit der Inbetriebnahme der Bahnanbindung EuroAirport sind folgende, halbstündlichen S-Bahn-Durchbindungen vorgesehen:

S2: Liestal – Basel SBB – EuroAirport – Mulhouse

S3: Aesch – Basel SBB – Liestal – Olten – Zofingen

S4: Laufen – Basel SBB – EuroAirport

Im Rahmen der technischen Vorprüfung der sogenannten Netznutzungspläne wird auf Antrag des Kantons BL durch das BAV und die SBB geprüft, ob eine Durchbindung Liestal – Mulhouse bereits mit der Einführung des Viertelstundentaktes Liestal – Basel möglich ist.

4. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2016/388 «SBB-Fahrplan 2025 – Die Kantonshauptstadt besser an die Restschweiz anschliessen!» abzuschreiben.

Liestal, 19. November 2019

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich