

## Vorlage an den Landrat

**Bericht zum Postulat 2017/257 von Florence Brenzikofer: «Keine Streichung des IR von Basel – Liestal – Sissach – Gelterkinden – Olten»**  
2017/257

vom 24. September 2019

### 1. Text des Postulats

Am 29. Juni 2017 reichte Florence Brenzikofer das Postulat 2017/257 «Keine Streichung des IR von Basel – Liestal – Sissach – Gelterkinden – Olten» ein, welches vom Landrat am 14. Dezember 2017 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

*Seit Jahren wird in Gelterkinden und Umgebung breit abgestützt von allen Parteien ein zweiter Schnellzug halt gefordert. Der Schnellzug ist rund ein Drittel schneller als die Regio-S-Bahn und entsprechend attraktiver.*

*Gemäss Fahrplanentwurf 2018 sollen die Interregio (IR) ab Basel Richtung Olten/Luzern mit Halt in Liestal – Sissach – Gelterkinden um 22:17 und 23:17 und in umgekehrter Richtung ab Olten 22:12 und 23:12 Uhr von Sonntag bis Donnerstag gestrichen werden. Dadurch wird die Verkehrsachse von der Stadt Basel ins Oberbaselbiet geschwächt.*

*Bereits vor einigen Jahren wurde der Zug ab Basel um 00:17 trotz heftiger Opposition gestrichen.*

*Diese Kürzungen sind Teil einer ‚Salamitaktik‘. Kontinuierlich wird der ÖV in den Randregionen abgebaut und die Nutzung entsprechend unattraktiver.*

*In Zukunft wäre z.B. unter der Woche ein abendlicher Kinobesuch für ÖV-BenutzerInnen aus dem Oberbaselbiet nicht mehr möglich:*

*Fahrplan 2017*

*Entwurf Fahrplan 2018*

*Basel ab: 23:17*

*Basel ab 23:01*

*Gelterkinden an: 23:36*

*Gelterkinden an: 23:29*

*Gelterkinden ab: 23:40*

*Gelterkinden ab: 23:33*

*Anwil an: 00:01*

*Anwil an: 23:54*

*Ich fordere die Regierung deshalb auf sich bei der SBB für den Erhalt der IR-Verbindung von Basel nach Olten von Sonntag bis Samstag um 22:17 und 23:17 Uhr stark zu machen und von der geplanten Streichung abzusehen.*

## **2. Stellungnahme des Regierungsrats**

### **2.1. Grundsätze für den Fernverkehr**

Mit der Wegleitung „Grundsätze für den Fernverkehr“<sup>1</sup> definiert das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Ziele, Grundsätze und Kriterien des Fernverkehrs (FV) in der Schweiz und grenzt diesen gegenüber anderen Verkehrsarten, insbesondere gegenüber dem Regionalverkehr (RV), ab. Grundlage für die Wegleitung sind Kriterien, die aus dem Raumkonzept Schweiz abgeleitet wurden. Definiert sind Zugkategorien und deren Haltepolitik sowie Mindestanforderungen an Betriebszeiten, Taktangebot, Vertrieb und Komfort.

Das Fernverkehrsnetz besteht aus einem Basis- und einem Intercity-Netz. Dabei stellt das Basis-Netz das Grundgerüst des Fernverkehrs dar. Es bindet die gross- und mittelstädtischen Zentren sowie die einwohnerstarken Agglomerationen und nationalen Flughäfen an die metropolitanen Zentren an. Das Intercity-Netz stellt die übergeordneten Verbindungen sicher. Es verbindet die metropolitanen Zentren möglichst schnell und direkt miteinander.

Die Betriebszeiten umfassen mindestens die Stunden von 6 bis 23 Uhr. Beim Taktangebot ist im Intercity-Netz als Minimum ein Halbstundentakt festgelegt, im Basis-Netz ein Stundentakt.

Im Kanton Basel-Landschaft ist nur Liestal im Raumkonzept Schweiz<sup>2</sup> enthalten. Es zählt zu den kleinstädtischen Zentren, für die ein Fernverkehrshalt zwar möglich, aber nicht vorgeschrieben ist. Für Sissach, Gelterkinden und Laufen besteht keine Grundlage für einen Fernverkehrshalt.

### **2.2. Fernverkehrskonzession**

Der Bund verfügt über das ausschliessliche Recht, Reisende gewerbsmässig regelmässig zu transportieren (sog. Personenbeförderungsregal). Dieses kann er mit Konzessionen an geeignete Unternehmen abtreten.

Die aktuell gültige Fernverkehrskonzession der SBB läuft im Dezember 2019 aus. Am 12.06.2018 hat das BAV eine neue Konzession für die Jahre 2020 – 2029 verfügt. Eine wesentliche Neuerung dabei ist die Erteilung der Konzession für jede Fernverkehrslinie (mit Angabe aller Haltepunkte) anstelle der Erteilung der Konzession für die jeweilige Strecke (ohne Angabe der Haltepunkte), die mehrere Linien umfassen kann (z. B. Basel – Olten). Diese Neuerung wurde unter anderem auf Antrag des Kantons Basel-Landschaft umgesetzt. Für den IR27 Basel – Olten – Luzern wurden in der Konzession folgende Grundsätze verfügt:

- Fernverkehr Basis-Netz
- Halt in Basel, Liestal, Sissach, Gelterkinden, Olten, Zofingen, Sursee, Luzern
- Betriebszeiten zwischen 6 und 23 Uhr
- Angebot mindestens stündlich

### **2.3. Netznutzungsplan**

Im Netznutzungsplan werden die Berechtigungen für die Benützung der Infrastruktur in Anzahl Trassen pro Stunde je Zugskategorie festgelegt. Er ist zusammen mit dem Netznutzungskonzept

<sup>1</sup> <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/das-bav/aufgaben-des-amtes/finanzierung/finanzierung-verkehr/personenverkehr/fernverkehr-fv.html>

<sup>2</sup> <https://www.are.admin.ch/are/de/home/raumentwicklung-und-raumplanung/strategie-und-planung/raumkonzept-schweiz.html>

ein wichtiges Planungsinstrument, um die Fahrrechte (Trassen) für den Güter- und Personenverkehr auf dem schweizerischen Schienennetz gleichberechtigt zu sichern<sup>3</sup>.

Im Entwurf des Netznutzungsplans 2020 sind im Ergolzthal im Zusammenhang mit dem Vier-spurausbau Liestal und der Entflechtung Basel-Muttenz Trasseneinschränkungen von Sonntag bis Donnerstag ab 22 Uhr vorgesehen.

#### **2.4. Randstundenkonzept SBB**

Auslöser für die Streichung der Interregio-Verbindungen Basel – Liestal – Sissach – Gelterkinden – Olten/Luzern um 22.17 Uhr und 23.17 Uhr war das sogenannte Randstundenkonzept der SBB.

Ein in den Randstunden reduziertes Angebot hat die SBB erstmals im Jahr 2013 zwischen Lausanne und Genf eingeführt. Ursächlicher Grund dafür ist die stetig steigende Nutzung der Bahninfrastruktur, die zu erhöhten Anforderungen an deren Unterhalt führt. Der Wegfall gewisser Verbindungen ab ca. 22 Uhr von Sonntag bis Donnerstag ermöglicht es, Züge vermehrt im Einspurbetrieb verkehren zu lassen, was das Zeitfenster für Unterhaltsarbeiten vergrössert. Die SBB erhoffen sich durch diese effizientere Gestaltung der Unterhaltsfenster weniger temporäre Angebotseinschränkungen.

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wurde auch im Viereck Basel – Bern – Luzern – Zürich ein Randstundenkonzept im Fernverkehr eingeführt. Davon betroffen war auch der IR27 Basel – Olten – Luzern, welcher seither von Sonntag bis Donnerstag ab 22 Uhr entfällt. Eine alternative Verbindung wurde und wird nach wie vor nicht angeboten.

#### **2.5. Interventionsmöglichkeiten Kantone**

Da der Fernverkehr eigenwirtschaftlich organisiert ist, haben die Kantone keine rechtliche Grundlage, Entscheide der SBB wie das Randstundenkonzept zu verhindern. Möglich sind lediglich Stellungnahmen im Rahmen des Fahrplanverfahrens, im Rahmen der Anhörung zum Konzessionsgesuch, bei der Vernehmlassung des Netznutzungsplans sowie Gespräche auf Fachebene.

Im Vorfeld der Einführung des Randstundenkonzepts im Dezember 2017 wurde gemeinsam mit der SBB nach einer Lösung gesucht, die für Gelterkinden einen stündlichen Fernverkehrshalt nach 22 Uhr sicherstellt. Der Kompensationsvorschlag des Kantons Basel-Landschaft, den IR37 Basel – Aarau – Zürich in Gelterkinden halten zu lassen, wurde seitens SBB leider nicht aufgenommen.

Im Juli 2018 hat der Kanton Basel-Landschaft im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2019 darauf hingewiesen, dass ab dem Fahrplanjahr 2020 ein Widerspruch zur Konzession besteht, sollten die gestrichenen Fahrten zwischen 22 und 23 Uhr auf dem IR27 nicht wiedereingeführt werden. Die SBB hat die Eingabe nicht behandelt mit dem Hinweis, dass sie Begehren zum Fahrplan 2020 erst im nächsten Fahrplanvernehmlassungsprozess in einem Jahr aufnehmen.

Im Rahmen der Vernehmlassung des Netznutzungsplans 2020 hat der Kanton Ende September 2018 erneut auf den Widerspruch zur dannzumal gültigen Konzession hingewiesen. Der Änderungsantrag wurde jedoch mit der Begründung abgewiesen, dass Kapazitätseinschränkungen aufgrund von Bauarbeiten grundsätzlich immer möglich sind. Der Netznutzungsplan wurde am 10. Dezember 2018 durch die Direktion des BAV genehmigt und anschliessend publiziert.

Im Juli 2019 hat der Kanton schliesslich im Rahmen des Fahrplanverfahrens 2020 den Antrag gestellt, die gestrichenen Fahrten zwischen 22 und 23 Uhr auf dem IR27 wieder einzuführen, da die Bauarbeiten, welche seinerzeit zur Angebotsreduktion geführt hatten, abgeschlossen waren. Die SBB lehnte den Antrag jedoch mit der Begründung ab, dass das Randstundenkonzept aufgrund der anstehenden Baustellen im Ergolzthal im Fahrplanjahr 2020 beibehalten werden muss. Auch

---

<sup>3</sup> <https://www.bav.admin.ch/bav/de/home/verkehrsmittel/eisenbahn/netznutzungskonzept-plaene.html>

der Antrag, abends ersatzweise den IR37 in Gelterkinden halten zu lassen, wurde von der SBB mit Verweis auf die Langsamfahrstellen bei den Baustellen in Liestal und Muttenz abgelehnt.

## **2.6. Nächste Schritte seitens Kanton BL**

Der Kanton Basel-Landschaft hat bisher alle Anstrengungen unternommen, die im Rahmen seiner Möglichkeiten stehen, um den Fernverkehrshalt in Gelterkinden zu erhalten. Er wird die ihm zur Verfügung stehenden Instrumente weiterhin nutzen und sich für einen attraktiven Fernverkehr in der Nordwestschweiz einsetzen. Konkret wird der Kanton BL bei der SBB im Rahmen des Fahrplanvernehmlassungsprozesses für das Fahrplanjahr 2021 die Einhaltung der Konzession einfordern, wonach der IR27 bis 23 Uhr stündlich zu führen sei.

## **2.7. Ausblick: Angebotskonzepte 2025 und 2035**

Die zahlreichen Baustellen, die aktuell und in den kommenden Jahren negative Auswirkungen auf das Bahnangebot haben, werden mit dem Angebotskonzept 2025 (AS 2025) ihre Früchte tragen. So sind in Gelterkinden zwei Fernverkehrshalte pro Stunde vorgesehen:

- Im AS 2025 erhält Gelterkinden einen zusätzlichen Halt des IR37 Basel – Aarau – Zürich. Der genaue Einführungszeitpunkt ist u. a. vom Vierspurausbau des Bahnhofs Liestal sowie der Verfügbarkeit beschleunigungsstärkeren Rollmaterials abhängig.
- Im AS 2035 entfällt der IR27 Richtung Olten, dafür verkehrt der nachfragestärkere IR37 Richtung Zürich zweimal statt nur einmal pro Stunde. Gelterkinden besitzt somit weiterhin zwei Fernverkehrshalte pro Stunde. Als Ersatz für den wegfallenden IR27 wird der Fahrplan der S3 so angepasst, dass sie in Olten gute Anschlüsse bietet.

Das Bahnangebot in Gelterkinden wird sich mit den geplanten Ausbausritten also verbessern.

Der Kanton BL setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten weiter dafür ein, dass Verbesserungen bereits früher umgesetzt werden können.

## **3. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2017/257 «Keine Streichung des IR Basel – Liestal – Sissach – Gelterkinden – Olten» abzuschreiben.

Liestal, 24. September 2019

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich