



Fahrplan 2025 – Zwischenbericht Stadtrat zum Postulat «Fahrplan 2025» von Rolf Gutzwiller der CVP/EVP/GLP-Fraktion

Kurzinformation

Am 28.2.2019 hat der Einwohnerrat den Zwischenbericht zum Postulat 2016/007 von Rolf Gutzwiller, CVP/EVP/GLP Fraktion, zur Kenntnis genommen. Mit dem Postulat fordert er die Stadt Liestal auf, sich für den Erhalt bzw. eine Verbesserung der Fernverkehrshalte in Liestal einzusetzen.

Mit diesem Ziel wurde die Firma SMA und Partner AG (kurz «SMA») in Absprache mit der SBB und dem Kanton Basel-Landschaft von der Stadt beauftragt, mittels einer Fahrplan- und Potenzialstudie die angebotsseitigen Möglichkeiten aufzuzeigen, mit welchen der Bahnhof Liestal im Horizont des Ausbaus 2035 zu einem integrierten ÖV Knoten («Mobilitätsdrehscheibe») ausgebaut werden kann.

Die Studie liegt nun vor. Die wichtigsten Resultate und Erkenntnisse werden dem Einwohnerrat mit dem vorliegenden Zwischenbericht zur Kenntnis gebracht.

Die fahrplantechnische Potenzialstudie SMA macht die folgenden Kernaussagen:

- Sowohl im Fahrplan 2025 (Ausbauschritt (AS) 2025) als auch im Fahrplan 2035 (Ausbauschritt (AS) 2035) können mit einem zusätzlichen Halt des IC 6 Basel - Bern in Liestal spürbare Angebotsverbesserungen realisiert werden.
- Diese führen zu einer Steigerung der Nachfrage von bis zu 270 Personen pro Tag ab Liestal und der Region (Raum Muttenz-Liestal inklusive Frenkentäler) in Richtung Olten-Bern ebenso wie in Richtung Basel.
- Der zusätzliche Halt des IC 6 in Liestal ist die Bestvariante von sieben geprüften Ansätzen.
- Der Halt des IC 6 in Liestal ist fahrplantechnisch machbar. Es sind dafür keine Infrastrukturausbauten notwendig. Es entstehen keine Mehrkosten in Bezug auf die zu fahrenden Zugkilometer und voraussichtlich auch kein Rollmaterialmehrbedarf.
- Zusammen mit den bereits geplanten Verbesserungen für den Fahrplan 2035 kann ein für den ganzen Kanton Basel-Landschaft überzeugendes Gesamtangebot realisiert und der ersatzlose Wegfall des IR 27 nach Olten-Luzern teilweise kompensiert werden.

Die Kantonshauptstadt Liestal wird damit insgesamt als öV-Knoten und Mobilitätsdrehscheibe gestärkt.

Auf Basis der vorliegenden Fahrplanstudie der Stadt Liestal hat die Abteilung öffentlicher Verkehr des Kantons Basel-Landschaft den zusätzlichen Halt des IC6 in Liestal im Dezember 2020 in das Änderungsmanagement des Angebotskonzepts 2035 der SBB eingebracht. Dies ist ein erster wichtiger Schritt auf dem langen Weg zur Realisierung dieses Halts.

Die Prüfung im «Änderungsmanagement» ist im Gang. SBB Infrastruktur prüft aufgrund des Antrags des Kantons die fahrplantechnische Machbarkeit vertieft und diskriminierungsfrei. Mit der Abteilung ÖV des Kantons ist vereinbart, dass die Stadt Liestal über allfällige Zwischenergebnisse laufend informiert wird.

Nach wie vor gilt aber, wie bereits im letzten Zwischenbericht ausgeführt: Nur mit einer hartnäckigen, langfristig angelegten und auf die wirtschaftlichen Fakten abgestützte Überzeugungsarbeit lässt sich der Halt des IC6 ab spätestens 2035 erreichen. Ebenfalls wird weiterhin daran gearbeitet, das dem Bahnverkehr zugrundeliegende Raumkonzept Schweiz anzupassen. Liestal soll als eigener Mobilitätshub aufgeführt werden und nicht mehr als Anhängsel zur Stadt Basel. Das Bewusstsein für die Bedeutung des Einzugsgebiets des Bahnhofs Liestal für den Fernverkehr mit gegen 80'000 Menschen zu schaffen braucht Zeit, Hartnäckigkeit und weiterhin ausgewiesene Fachkompetenz in der Verwaltung der Stadt Liestal. Damit das Angebot der Fernverkehrshalte in Liestal in näherer Zukunft gehalten und in fernerer Zukunft ausgebaut werden kann, muss dieses Thema mit einer ausgesprochenen Langfristperspektive weiterhin aktiv bearbeitet werden.

Antrag

Der Einwohnerrat nimmt die Ausführungen des Stadtrats zum Postulat 2016/007 «Postulat zum Fahrplan 2025» von Rolf Gutzwiller (CVP/EVP/GLP Fraktion) als Zwischenbericht zur Kenntnis.

Liestal, 13. April 2021

Für den Stadtrat Liestal

Der Stadtpräsident

Daniel Spinnler

Der Stadtverwalter

Benedikt Minzer

DETAILINFORMATIONEN

1. Ausgangslage:

Zukünftige Schnellzugshalte und Verbindungen im Fernverkehr ab Liestal in den Ausbausritten AS 2025 und AS2035

Gemäss Raumkonzept des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) zählt Liestal mit zirka 14 000 Einwohnern (Stand 2016) zu den kleinstädtischen Zentren und gehört als Teil der Agglomeration Basel einer einwohnerstarken Region mit über 70 000 Einwohnern an. Gemäss Wegleitung für den Fernverkehr des Bundesamtes für Verkehr (BAV) können kleinstädtische Zentren an den Fernverkehr angebunden werden. Liestal hat ist zwar Kantonshauptort wird aber in der Angebotsplanung des Bundes für den Fernverkehr als Teil der Agglomeration Basel angesehen und gilt nicht als regionales Zentrum (B-Zentrum).

Heute halten in Liestal der IC61 stündlich mit weiterem Halt in Olten nach Bern, der IR27 stündlich mit weiteren Halten in Sissach, Gelterkinden, Olten, Zofingen und Sursee nach Luzern sowie der IR37 stündlich mit weiteren Halten in Sissach, Aarau und Lenzburg nach Zürich.

Im Ausbausritt 2025 wird der direkte Interregio (IR 27) nach Luzern wegen Engpässen im Luzerner Bahnhof und der Privilegierung der direkten Zugsverbindung Bern – Luzern nur noch bis Zofingen verkehren.

Im Ausbausritt 2035 wird der Interregio nach Luzern (IR 27) ganz und ersatzlos aufgehoben. In der Fahrlage des IR 27 wird stattdessen ein zusätzlicher IR37 nach Zürich mit Halten in Liestal, Sissach, Gelterkinden, Aarau, Lenzburg geführt. Der IR37 nach Zürich wird damit vom Stunden- zum Halbstundentakt verdichtet. Weil diese Züge nicht in Olten halten, wird damit gleichzeitig das Fernverkehrsangebot ab Liestal in Richtung Olten von 2 auf 1 Zug pro Stunde ausgedünnt. Als teilweise Kompensation sollen die Anschlüsse der S3 in Olten an die Züge nach Luzern, Bern und Solothurn verbessert werden.

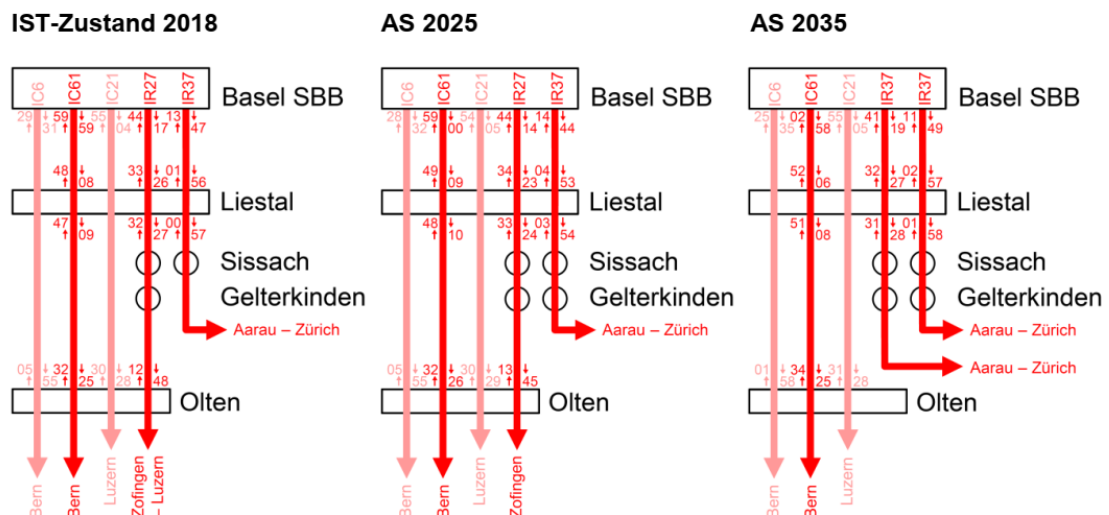


Abbildung 1: Bestehendes bzw. geplantes Fernverkehrsangebot Basel – Liestal – Olten.

Somit bleibt ab 2035 in Liestal stündlich ein Fernverkehrshalt nach Olten - Bern und neu zwei Interregionalhalte nach Zürich. Die Fernverkehrsdestination Zofingen/Luzern wird nicht mehr bedient – damit wird gleichzeitig eine der beiden Schnellzugsverbindungen nach Olten ersatzlos gestrichen. Ein von Liestal geforderter zusätzlicher Halt des IC6 nach Bern in Liestal ist derzeit von der SBB nicht geplant.

2. Postulat 2016-007 zum Fahrplan 2025 von Rolf Gutzwiller, CVP/GLP/EVP Fraktion

Postulatstext:

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 Ergolzthal 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 Schweiz-weit 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.

Der Stadtrat wird deshalb gebeten, die nachstehenden Forderungen bei den zuständigen Stellen mit dem nötigen Nachdruck einzubringen:

- 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 Ergolzthal – Fricktal beispielsweise besser Ergolzthal – Riehen (-Lörrach) oder Ergolzthal – St. Johann.*

3. Studie zur Aufwertung der Stadt Liestal zur Mobilitätsdrehscheibe im öffentlichen Verkehr

Wie im Zwischenbericht vom 28.2.2019 erläutert, hat die Stadt Liestal die Anliegen des Postulats auf diversen Ebenen mit Stellungnahmen und politischen Vorstössen eingebracht. Für einen nachhaltigen Erfolg braucht es weitere Anstrengungen, auf fachlicher wie politischer Ebene. Auch naheliegende Angebotsverbesserungen im Bahnverkehr lassen sich oft nur mit jahrelanger Überzeugungs- und Lobbyarbeit erreichen.

Im Zwischenbericht wurde erläutert, dass die Stadt Liestal konkrete Lösungsvorschläge, die zu einer Verbesserung führen, ausarbeiten und sich so konstruktiv in die Diskussion mit den Kantonen, der SBB und dem BAV einbringen wird.

Mit diesem Ziel wurde die Firma SMA und Partner AG (kurz «SMA») in Absprache mit der SBB und dem Kanton Basel-Landschaft von der Stadt Liestal beauftragt, mittels einer Fahrplan- und Potenzialstudie die angebotsseitigen Möglichkeiten aufzuzeigen, mit welchen der Bahnhof Liestal im Zeithorizont des Ausbaus 2035 zu einem integrierten ÖV Knoten ausgebaut und das Angebot verbessert werden kann.

Die angestrebten Verbesserungen des Fahrplans haben folgende Zielsetzungen:

- Halbstündliche Systematisierung des Fernverkehrsangebots in Liestal von/nach Olten - Bern und Aarau - Zürich
- Halbstündliche Anschlüsse zwischen den in Liestal endenden S-Bahnen und dem Fernverkehr von/nach Olten – Bern und Aarau – Zürich.
- Halbstündliche Anschlüsse zwischen der WB und den Buslinien und dem Fernverkehr Richtung Olten-Bern / Zürich und Basel.

Die Studie ging in einer ersten Phase von einem bewusst breit gespannten Variantenfächer mit sieben Varianten («Ansätze») aus, gemäss nachfolgender Abbildung. Dabei entwickelte SMA sowohl kostengünstige Varianten für die Verbesserung des Angebots für Liestal und die Region mit einem zusätzlichen Halt bestehender Züge ebenso wie kostenintensivere Varianten mit zusätzlichen Zugangeboten.

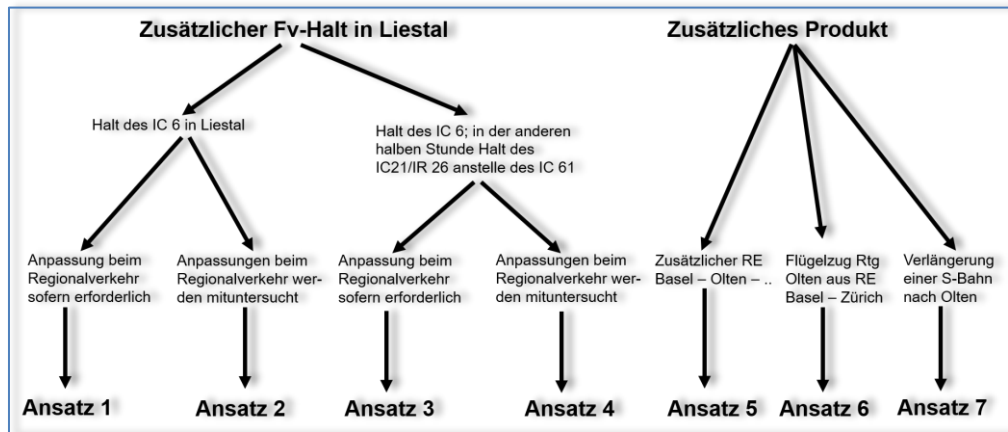


Abb. 2: Übersicht über die sieben untersuchten Ansätze

- Die Ansätze 1 und 2 beinhalten zusätzlich zum Halt des IC 61 Basel - Bern den Halt des IC 6 in Liestal.
- Ansatz 2 untersucht zusätzliche die mögliche Optimierung der Umsteigebeziehung von der S-Bahn auf die Fernverkehrszüge in Liestal.
- Die Ansätze 3 und 4 untersuchen den Halt des IC 6 Basel-Bern in Liestal. In der anderen halben Stunde hält der IC21/IR 26 (Luzern-Gotthard) in Liestal, statt des IC61 (Bern) wie heute.
- Die Ansätze 5, 6 und 7 untersuchen die Möglichkeit von zusätzlichen Zugangeboten von Liestal in Richtung Olten.

Im nächsten Schritt wurden die sieben Ansätze fahrplantechnisch geprüft und anhand der Auswirkungen auf die Angebotsqualität, den betrieblichen Aufwand, Infrastrukturbedarf, Auswirkungen auf Anschlüsse und weiterer Kriterien grob bewertet, gemäss Abb. 3.

Die Grobprüfung der sieben Ansätze erfolgte sowohl für den Zeithorizont AS 2025 als auch AS 2035. In Abstimmung mit der Stadt Liestal wurden anschliessend die drei erfolgversprechendsten Ansätze vertieft untersucht und insbesondere auch die Nachfragewirkung abgeschätzt.

	Ansatz 1		Ansatz 2		Ansatz 3		Ansatz 4		Ansatz 5		Ansatz 6		Ansatz 7	
Zeithorizont	2025	2035	2025	2035	2025	2035	2025	2035	2025	2035	2025	2035	2025	2035
2 stündliche, direkte Verbindungen von Liestal nach														
Olten	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja			Ja					Ja
Bern	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Umstieg in Olten			mit Umstieg in Olten					Nein
Schneller Umstieg vom Fernverkehr aus Rtg Olten auf die S-Bahn Rtg Pratteln – Basel	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Nein			Nein	Nein				S3 fährt 1x/h bis Olten
Zugkilometermehrbedarf	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein			Ja	Ja				Ja
Exakter 1/2h-Takt Olten – Liestal – Basel im Fernverkehr	Ja	Nein, 23/37	Ja	Nein, 23/37	Ja	Nein, 23/37			Ja	Ja				Nein, 23/37
Infrastrukturausbau nötig	Nein	Nein	Nein	Ja	Ja	Nein			Ja	Nein				Ja
Anschlussverluste beim Fernverkehr im Knoten Basel	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja			Nein	Nein				Nein
Änderung der Durchbindungen bei den S-Bahnen in Basel?	Nein	Nein	Nein	Ja	Nein	Nein			Nein	Nein				Nein
Ansatz weiter vertiefen?	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Nein			Nein	Nein				Nein

Abb. 3: Beurteilung der untersuchten Ansätze

Kurz zusammengefasst zeigt die Grobprüfung:

- Die Ansätze 1, 2 und 3 haben keine nennenswerten Mehrkosten (z.B. Rollmaterial, Personal). Bei allen drei Ansätzen sind die Anschlussverhältnisse in Basel vertieft zu prüfen. Einzelne Subvarianten erfordern Infrastrukturanpassungen.
- Der Ansatz 5 (zusätzlicher Regionalexpress Basel-Olten mit Halt in Liestal, Sissach und Gelterkinden) wäre betrieblich machbar, hätte aber Mehrkosten zur Folge.
- Die Ansätze 4, 6 und 7 sind nicht zweckmässig

Gestützt auf die Grobbewertung wurde entschieden die vorteilhaftesten Ansätze 1 und 2 (zusätzlicher Halt des IC Basel-Bern in Liestal) für den Horizont AS 2035 und der Ansatz 1 auch für den Horizont AS 2025 vertieft auszuplanen und die Fahrpläne soweit zu optimieren, dass alle heutigen Anschlüsse der betroffenen Züge in Basel und Olten aufrecht erhalten werden können. Ergänzend erfolgte in der Vertiefung der drei Ansätze auch eine Abschätzung der Nachfragewirkung.

Als Bestvariante hat sich dabei der Ansatz 1 (Halt des IC 6 in Liestal) im Zeithorizont AS 2035 erwiesen. Die Ergebnisse und grossen Chancen dieses Ansatzes für Liestal und Region werden im nachfolgenden Kapitel 4 dargestellt.

Die detaillierten Ergebnisse der Studie sind in der Zusammenfassung der Studie erläutert (Siehe Beilage 1). Der vollständige Schlussbericht ist als weitere Beilage im Internet veröffentlicht.

4. Der Halt des IC 6 in Liestal ist machbar und führt zu einer Nachfragesteigerung

Die fahrplantechnische Potenzialstudie SMA macht die folgenden Kernaussagen:

- Sowohl im Fahrplan 2025 (Ausbauschnitt (AS) 2025) als auch im Fahrplan 2035 (Ausbauschnitt (AS) 2035) können mit einem zusätzlichen Halt des IC 6 Basel - Bern in Liestal spürbare Angebotsverbesserungen realisiert werden.
- Diese führen zu einer Steigerung der Nachfrage von bis zu 270 Personen pro Tag ab Liestal und der Region (Raum Muttenz-Liestal inklusive Frenkentäler) in Richtung Olten-Bern ebenso wie in Richtung Basel.
- Der zusätzliche Halt des IC 6 in Liestal ist die Bestvariante von sieben geprüften Ansätzen.
- Der Halt des IC 6 in Liestal ist fahrplantechnisch machbar. Es sind dafür keine Infrastrukturausbauten notwendig. Es entstehen keine Mehrkosten in Bezug auf die zu fahrenden Zugkilometer und voraussichtlich auch kein Rollmaterialmehrbedarf.
- Zusammen mit den bereits geplanten Verbesserungen für den Fahrplan 2035 kann ein für den ganzen Kanton Basel-Landschaft überzeugendes Gesamtangebot realisiert und der ersatzlose Wegfall des IR 27 nach Olten-Luzern teilweise kompensiert werden.

Die Kantonshauptstadt Liestal wird damit insgesamt als öV-Knoten und Mobilitätsdrehscheibe gestärkt.

Im Einzelnen hat der zusätzliche Halt des IC 6 Basel – Bern den folgenden konkreten Nutzen für die öV-Kundinnen und -Kunden der Mobilitätsdrehscheibe Liestal:

- Die zusätzliche halbstündliche umsteigefreie Verbindung nach Olten - Bern ermöglicht wichtige Verbesserungen im Fernverkehrsangebot für die Bevölkerung der Region Liestal dar.
- Nachfragesteigerung von 9% ab Liestal sowie im Bereich von 5-15% auf zahlreichen weiteren Relationen ab Muttenz, Pratteln, Frenkendorf, Füllinsdorf sowie den Frenkentalern in Richtung Olten-Bern.
- Erhalt einer zweiten Fernverkehrsverbindung von Liestal nach Olten, mit Umsteigemöglichkeit in alle Richtungen.
- Das Fernverkehrsangebot zwischen Liestal und Olten - Bern sowie nach Basel wird mit einer kundenfreundlichen gleichen Haltepolitik systematisiert.
- Zusammen mit der halbstündlichen Interregioverbindung nach Zürich entsteht ein schneller ¼ h-Takt im Fernverkehr zwischen Basel und Liestal (50% kürzere Fahrzeit gegenüber S-Bahn).
- Die Verbesserung der Umsteigebeziehung von der S-Bahn auf den Fernverkehr führt zu einer regionalen Stärkung des Knotens Liestal und entlastet den Bahnhof Basel.
- Die Systematisierung erlaubt eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen auf den regionalen Busverkehr und die Waldenburgerbahn in Liestal.
- Es kann insgesamt mit einer Nachfragesteigerung der Verbindungen über den Knoten Liestal gerechnet werden.

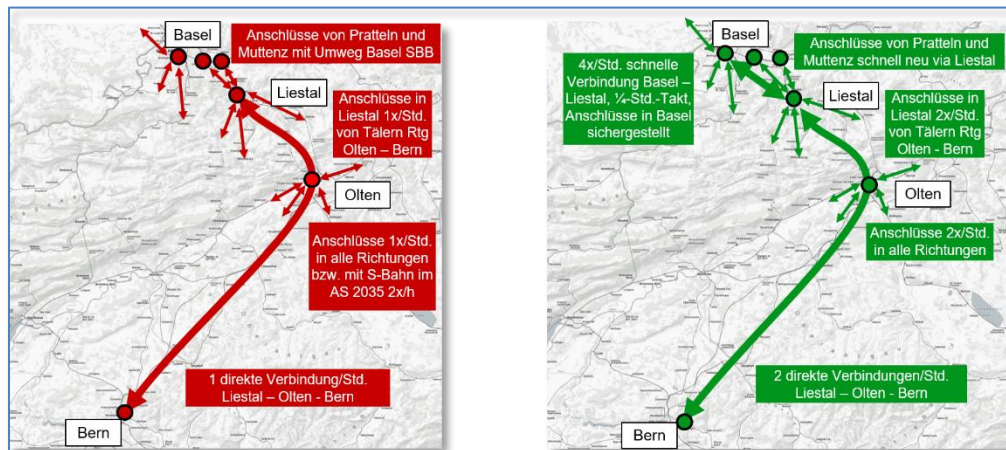


Abb. 4: Darstellung der Verbesserungen für die Mobilitätsdrehscheibe Liestal

von/nach	Bern	Basel SBB	Bubendorf	Delémont	Frenkendorf-F.	Itingen	Laufen	Lausen	Liestal	Luzern	Muttenz	Olten	Pratteln	Rheinfelden	Sissach	Waldenburg	Zürich HB	Büren SO	Reigoldswil
Bern	-	-1%	+15%	-	+6%	-	-	-	+9%	-	+5%	-	+5%	-	-	+5%	-	-	+6%
Basel SBB	-1%	-	+3%	-	-	-	-	-	+3%	-	-	-0.3%	-	-	-	+3%	-	+4%	+6%
Bubendorf	+7%	+2%	-	+6%	-	+3%	-	-	-	-	-	+4%	-	-	-	-	-	-	-
Delémont	-	-	+5%	-	-	-	-	-	+6%	-	-	-	-	-	-	+4%	-	-	+5%
Frenkendorf-F.	+6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Itingen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Laufen	-	-	+5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	+3%	-	-	+5%
Lausen	-	-	-	-	-	-	-	+3%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Liestal	+9%	+3%	-	+7%	-	+3%	-	-	-	-	-	+7%	-	-	-	-	-	-	-
Luzern	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Muttenz	+5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Olten	-	-0.3%	+5%	-	-	-	-	-	+7%	-	-	-	-	-	-	+2%	-	-	+2%
Pratteln	+5%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rheinfelden	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sissach	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Waldenburg	+6%	+1%	-	+5%	-	+2%	-	-	-	-	-	+2%	-	-	-	-	-	-	-
Zürich HB	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Büren SO	-	+4%	-	-	-	+2%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Reigoldswil	+6%	+1%	-	+5%	-	+2%	-	-	-	-	-	+2%	-	-	-	-	-	-	-

Abb 5: Nachfrageänderung in Prozent bei einem zusätzlichen Halt des IC 6 in Liestal im Jahr 2035 gegenüber dem Ausbauschritt 2035 ohne Halt des IC 6 in Liestal

Der zusätzliche Halt des IC 6 in Liestal hat folgende Auswirkungen und kann unter folgenden Voraussetzungen eingeführt werden:

- Einige Züge müssten geringfügig angepasst werden (Anpassungen im Minutenbereich u.a. im Laufental, beim IC 3 sowie bei der S3).
- Damit können alle heutigen Anschlüsse im Bahnhof Basel auch in Zukunft erreicht werden, insbesondere ins Laufental und zum TGV nach Paris.
- Die Fahrzeit des IC 6 Bern – Basel verlängert sich dank einer Verkürzung der Standzeit in Olten auf das erforderliche Minimum und dem Einsatz von spurtstarken Zügen geringfügig nur im Bereich von 1-2 Minuten.

Folgende Punkte sind in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft und der SBB in den nächsten Schritten zu vertiefen:

- Die Anschlüsse der Waldenburgerbahn in Liestal, die in allen bisher vorliegenden Angebotskonzepten noch nicht optimal sind.
- Der Rollmaterialeinsatz und die Auswirkungen auf die Betriebsstabilität.

5. Nächste Schritte zur Umsetzung

Die Ergebnisse der Studie wurden der SBB und der Abteilung öffentlicher Verkehr des Kantons Basel-Landschaft im Dezember 2020 vorgestellt und mit ihnen diskutiert.

Die Abteilung öffentlicher Verkehr des Kantons Basel-Landschaft hat die Resultate mit Interesse aufgenommen. In ihrem Bericht zum Postulat 2019/426 von Urs Kaufmann: «Fernverkehrshalte in Liestal» 2019/426 schreibt die Regierung zur Studie der Stadt Liestal:

«2.2. Zusätzliche Fernverkehrshalte in Liestal

Auf Wunsch der Stadt Liestal hat die Abteilung öffentlicher Verkehr der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) im Dezember 2018 untersucht, welche Auswirkungen ein zusätzlicher Halt des IC6 Basel–Bern in Liestal in den Angebotskonzepten 2025 und 2035 hätte. Es zeigte sich, dass die dadurch entstehende Fahrzeitverlängerung negative Auswirkungen auf die Anschlusssituation in Basel SBB hätte. So könnten wegen zu kurzer Umsteigezeiten die Anschlüsse nach Laufen–Delémont (IC51), von/nach Zell (S6), von/nach Mulhouse (TER) und von/nach Paris (TGV) nicht mehr gewährleistet werden. Die Folge davon wären verlängerte Reisezeiten oder Verluste der Verbindungen. Positiv würde sich der zusätzliche Halt des IC6 auf Liestal auswirken, das von häufigeren verkürzten Reisezeiten nach Olten–Bern und Basel profitieren würde. Der Anschluss an die zukünftige S2 Liestal–Basel würde jedoch nur teilweise funktionieren, so dass der Reisezeitgewinn über den Knoten Liestal hinaus sehr beschränkt wäre.

In der Folge hat die Stadt Liestal eine eigene, umfangreiche Fahrplanstudie an ein externes Planungsbüro in Auftrag gegeben, in welcher unter anderem verschiedene weitere Varianten für einen zusätzlichen Fernverkehrshalt in Liestal untersucht wurden. Die Ergebnisse wurden Vertretern des Kantons und der SBB im November 2020 vorgestellt. Die Studie kam zum Schluss, dass einzig die bereits von der BUD untersuchte Variante mit einem zusätzlichen Halt des IC6 in Liestal zweckmässig sein kann. Für die dadurch entstehenden negativen Auswirkungen auf die Anschlusssituation in Basel SBB wurden teilweise weitere Anpassungen vorgeschlagen, wie eine Verschiebung des IC51 im Laufental oder ein perrongleicher Anschluss mit dem TGV von/nach Paris zur Verkürzung der Umsteigezeit.

Die BUD entschied darauf hin, den zusätzlichen Halt des IC6 in Liestal als Antrag in das Änderungsmanagement des Angebotskonzepts 2035 einzureichen, so dass die Machbarkeit und die Auswirkungen vertieft geprüft werden können. Der Regierungsrat vertritt dabei weiterhin die Haltung, dass der zusätzliche Halt des IC6 in Liestal nur in Frage kommt, wenn die Vorteile insgesamt deutlich überwiegen und namentlich der Anschluss ins Laufental nicht gebrochen wird.»

Die SBB Division Personenverkehr hingegen hat die Studie sehr reserviert entgegengenommen. In ihrer Stellungnahme bringt sie zum Ausdruck, dass sie aus kommerziellen Gründen kein Interesse an einem zusätzlichen Halt des IC 6 in Liestal hat. Sie erkennt aber auch die regionalpolitische und raumplanerische Bedeutung von Liestal als Zentrum einer Agglomeration von 80'000 Einwohnerinnen und Einwohnern. In ihrer schriftlichen Stellungnahme hält SBB Personenverkehr u.a. fest:

«Die genauere Betrachtung der Nachfragerechnung zeigt, dass die Wirkung des zusätzlichen FV-Haltes in Liestal primär darin besteht, Verkehr in den Relationen Liestal-Basel und Liestal-Olten von der S-Bahn auf den Fernverkehr zu verlagern. Von Liestal nach Bern resultiert zwar eine leichte Zunahme der Nachfrage, diese kann jedoch die Verluste aufgrund der Reisezeitverlängerung von Basel in Richtung Zürich und Bern gesamthaft nicht kompensieren. In der Studie werden die Verluste der Durchfahrer vollständig ausgeblendet.

...

Die Studie bestärkt die bisherige Beurteilung der SBB, dass Liestal mit dem bestehenden und im Horizont 2035 geplanten Fernverkehrsangebot überdurchschnittlich erschlossen ist und es in den vorliegenden Planungshorizonten keine Notwendigkeit gibt, einen zusätzlichen IC-Halt in Liestal einzuführen.

Für das weitere Vorgehen verweisen wir auf die vorgesehene Eingabe in das Änderungsmanagement des Angebotskonzeptes 2035 durch den Kanton Basel-Landschaft.»

Die Stadt Liestal kann die Bedenken bezüglich des Verlusts von Reisenden auf der Direktverbindung Basel – Bern aufgrund des zusätzlichen Halts in Liestal nicht teilen. Reisende auf dieser Strecke werden wohl kaum abspringen, da diese die einzige Fernverkehrsverbindung Basel- Bern darstellt. Auch ein Umsteigen auf das Auto wird angesichts des geringen Reisezeitverlusts und der zunehmend verstopften Autobahn A1 als wenig realistisch betrachtet.

Auf Basis der Fahrplan- und Potenzialstudie der Stadt Liestal hat die Abteilung öffentlicher Verkehr des Kantons Basel-Landschaft trotz der Bedenken der SBB den Halt des IC 6 in Liestal im Dezember 2020 in das Änderungsmanagement des Angebotskonzepts 2035 der SBB eingereicht. Dies ist ein erster wichtiger Schritt auf dem langen Weg zur Realisierung dieses Halts.

Die Eingabe im Änderungsmanagement stellt sicher, dass die fahrplantechnische Machbarkeit des Halts des IC 6 in Liestal durch die Fahrplanplaner von SBB Infrastruktur vertieft und diskriminierungsfrei geprüft wird. Mit der Abteilung öV des Kantons ist vereinbart, dass die Stadt Liestal über allfällige Zwischenergebnisse laufend informiert wird.

Gerade hier ist somit weitere Überzeugungsarbeit seitens der Politik gefordert – unter anderem auch auf den Hinweis, dass eine Reduktion des Angebots nach Olten auch im Zusammenhang mit dem Unbill des siebenjährigen Vierspurausbaus nicht einfach so hingenommen werden kann.

6. Realisierung im Rahmen eines Zwischen-Angebotskonzepts 2030 angestrebt

Der Kanton Basel-Landschaft setzt sich dafür ein, dass das Angebotskonzept 2035 vorzeitig, d.h. bereits ab ca. 2030 realisiert und das wenig überzeugende Zwischenkonzept AS2025 übersprungen wird. Zusammen mit dem Halt des IC 6 in Liestal kann ein für den ganzen Kanton überzeugendes Gesamtangebot realisiert werden und der ersatzlose Wegfall des IR 27 nach Olten-Luzern teilweise bereits ab 2030 kompensiert werden. Die Stadt Liestal unterstützt den Kanton deshalb bei seinen Bemühungen, das Angebot 2035 um ca. 5 Jahre vorzuziehen und das Angebotskonzept 2025 zu «überspringen».

7. Aufwertung von Liestal im Raumkonzept Schweiz

In ihrem Bericht zum Postulat 2019/426 von Urs Kaufmann: «Fernverkehrshalte in Liestal» 2019/426 schreibt die Regierung weiter:

«2.3. Aufwertung von Liestal im Raumkonzept Schweiz

Die geforderte Aufwertung Liestals von einem C-Zentrum zu einem B-Zentrum würde die Ausgangslage lediglich für den Halt des IC6/61 Basel–Bern verändern – der Halt bliebe gemäss der Wegleitung Fernverkehr des Bundes aber weiterhin fakultativ. Voraussetzung wäre zudem, dass die Kriterien in der Wegleitung Fernverkehr auch bei einem überarbeiteten Raumkonzept gleichbleiben. Die Aufwertung müsste zudem in einem gesamtschweizerischen Kontext betrachtet werden, d. h. die Auswirkungen auf andere, vergleichbare Orte wären miteinzubeziehen.

Der Regierungsrat hat das Anliegen einer Aufwertung Liestals aufgenommen. Gegenwärtig ist durch den Bund allerdings keine Überarbeitung des Raumkonzepts Schweiz geplant. Generell zeigt sich aber, dass der Bund die Bedeutung Liestals anerkennt. So wird beispielsweise im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene des Bundes, der gegenwärtig überarbeitet wird, Liestal aus Sicht Infrastrukturplanung als eigener Agglomerationskern charakterisiert.»

Dennoch wird die Stadt Liestal mit Nachdruck ihre bisher unternommenen Schritte, namentlich in ihren Stellungnahmen zum Agglomerationsprogramm und anderen Planungsinstrumenten und in Gesprächen und Arbeitsgruppe mit diversen Kantons- und Bundesvertretungen weiterverfolgen und sich insbesondere zusammen mit dem Kanton Basel-Landschaft und den Gemeinden der Region Liestal-Frenkentaler Plus sowie der Ergolzachse für einen zusätzlichen Halt des IC6 Basel - Bern in Liestal einsetzen. In der Ausarbeitung der zukünftigen Generellen Leistungsaufträge des öffentlichen Verkehrs (GLA) wird sie sich auch dafür einsetzen, dass die Anschlüsse der Busse und der Waldenburgerbahn an die Fernverkehrszüge verbessert werden. Zudem verfolgt die Stadt nach wie vor das Ziel im Raumkonzept Schweiz als eigenständiges Zentrum aufgeführt zu werden.

8. Beilage

- Management Summary Mobilitätsdrehzscheibe Liestal 1-04

Der vollständige Bericht «Mobilitätsdrehzscheibe Liestal, Gesamtdokumentation» kann unter

https://www.liestal.ch/de/politik/legislative/politbusiness/?action=showinfo&info_id=342829

eingesehen werden.

Studie zur Aufwertung von Liestal zur Mobilitätsdrehscheibe im öffentlichen Verkehr: Zusammenfassung und Empfehlungen

1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Die Stadt Liestal strebt spätestens für den Horizont 2035 und darüber hinaus die Entwicklung des öV-Knotens Liestal zu einer Mobilitätsdrehscheibe an, in welcher die Angebote des Fernverkehrs, der S-Bahn, der WB und der Busse aufgewertet und aufeinander abgestimmt sind. Ziel der Initiative ist eine Attraktivitätssteigerung des öV-Angebots im Raum Liestal mit hohem Nutzen, welche u.a. mit den laufenden Ausbauten der Bahninfrastrukturen ermöglicht werden könnten. In den angrenzenden Knoten Basel und Olten soll die Anschlussqualität erhalten bleiben und auch eine Entlastung resultieren. Insgesamt werden rund 1 Milliarde Franken in die Bahninfrastrukturen in Liestal und Umgebung investiert (Vierspurausbau und Neubau Bahnhof Liestal, Überwerfung und 4. Gleis Muttenz, Neubau Waldenburgerbahn).

Mittels einer Fahrplan- und Potenzialstudie werden die angebotsseitigen Möglichkeiten aufgezeigt, mit welchen der Bahnhof Liestal im Horizont des Ausbaus schritt 2035 zu einem integrierten öV-Knoten ausgebaut werden kann.

Die angestrebten Verbesserungen des Fahrplans umfassen:

- Halbstündliche Systematisierung des Fernverkehrsangebots in Liestal von nach Olten – Bern sowie Aarau – Zürich
- Halbstündliche Anschlüsse zwischen den in Liestal endenden S-Bahnen und dem Fernverkehr von/nach Olten – Bern und Aarau – Zürich.
- Halbstündliche Anschlüsse zwischen der Waldenburgerbahn, den Buslinien und dem Fernverkehr Richtung Norden und Süden

Im Rahmen der Studie werden Angebotsansätze skizziert, geeignete Ansätze fahrplantechnisch geprüft und anhand der Auswirkungen auf die Angebotsqualität, den betrieblichen Aufwand sowie bezüglich Nachfragewirkung vereinfacht beurteilt.

2 Analyse der Langfristkonzepte Ausbauschritt 2025 und 2035

Die Verbindungen und Anschlüsse im Knoten Liestal wurden für die STEP Ausbauschritte 2025 und 2035 (Planungsstand Oktober 2018) analysiert. Die wesentlichen Merkmale sind:

-
- Sowohl im Ausbauschnitt 2025 als auch im Ausbauschnitt 2035 ist nur eine stündliche direkte Verbindung von Liestal nach Bern vorgesehen.
 - Die zweite Fernverkehrsverbindung von Liestal nach Olten (– Zofingen/Luzern) und umgekehrt entfällt im Ausbauschnitt 2035.
 - Das Angebot im Fernverkehr Richtung Zürich wird im Ausbauschnitt 2035 zum Halbstundentakt verdichtet.
 - Während im Ausbauschnitt 2025 gute Anschlüsse in Liestal von der S-Bahn aus Richtung Pratteln auf den Fernverkehr Richtung Olten und Zürich bestehen, verschlechtern sich diese Anschlüsse im Ausbauschnitt 2035 deutlich.
 - Die Waldenburgerbahn hat sowohl im Ausbauschnitt 2025 als auch im Ausbauschnitt 2035 gute Anschlüsse in Richtung Basel. In Richtung Olten sowie auf die S-Bahn Richtung Basel ergeben sich ausserhalb der HVZ sehr lange Übergangszeiten.

Neben der fehlenden halbstündlichen direkten schnellen Verbindung von Liestal nach Olten und nach Bern besteht insbesondere bezüglich der Anschlüsse im Knoten Liestal vom Fernverkehr auf den Regionalverkehr Verbesserungspotential.

3 Priorisierung der Angebotsziele

Auf Basis der Analyse und in Abstimmung mit der Stadt Liestal wurden folgende prioritären Angebotsziele definiert:

- Halbstündliche schnelle direkte Verbindung von Liestal nach Olten bzw. Bern sowie Beibehaltung der schnellen halbstündlichen Verbindungen von Liestal nach Zürich und umgekehrt
- Ausbildung eines halbstündlichen Anschlussknotens in Liestal
- Schneller Umstieg vom Fernverkehr aus Richtung Olten auf die S-Bahn Richtung Pratteln – Basel, die in Liestal beginnt (unter Beibehalt der Anschlussqualität in Olten und Basel) und umgekehrt. In der HVZ wenn möglich auch viertelstündliche Anschlüsse
- Alle übrigen öV-Angebote (Waldenburgerbahn und Bus) sind mit guten Anschlüssen in den Knoten Liestal eingebunden.

Als untergeordnetes Angebotsziel wurde die Verdichtung des Angebotes zur besseren Anbindung der gesamten Region definiert.

4 Ansätze zur Aufwertung Mobilitätsdrehscheibe Liestal

SMA hat in einem ersten Schritt sieben mögliche Ansätze für die Verbesserung des ÖV-Angebotes von Liestal (Stadt und Region) im Fernverkehr skizziert:

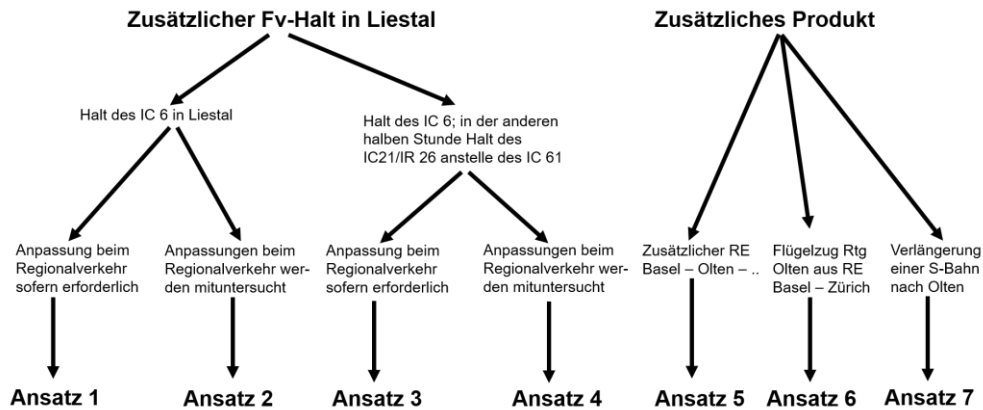


Abbildung 1 Übersicht über die untersuchten Ansätze

Die Grobprüfung der sieben Ansätze erfolgte sowohl für den Zeithorizont AS 2025 als auch 2035. Anschliessend wurden die grob geprüften Ansätze bezüglich ihrer wichtigsten Wirkungen eingeschätzt und daraufhin in Abstimmung mit dem Auftraggeber entschieden, die drei erfolgversprechendsten Ansätze vertieft zu untersuchen.

Die Ansätze 1, 2 und 3 ziehen auf der Basis der Grobprüfung voraussichtlich keine nennenswerten Mehrkosten (z.B. Rollmaterial, Personal) nach sich. Der betrieblich ebenfalls in Frage kommende Ansatz 5 (zusätzlicher Interregio oder Regionalexpress Basel – Olten mit Halt in Liestal und Sissach) hätte demgegenüber Mehrkosten zur Folge.

	Ansatz 1		Ansatz 2		Ansatz 3		Ansatz 4		Ansatz 5		Ansatz 6		Ansatz 7		
	2025	2035	2025	2035	2025	2035	2025	2035	2025	2035	2025	2035	2025	2035	
Zeithorizont															
2 stündliche, direkte Verbindungen von Liestal nach															
Olten	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ansatz 4 nicht zweckmässig	Ja			Ansatz 6 nicht zweckmässig			Ja	
Bern	Ja	Ja	Ja	Ja	Nein	Umstieg in Olten		mit Umstieg in Olten						Nein	
Schneller Umstieg vom Fernverkehr aus Rtg Olten auf die S-Bahn Rtg Pratteln – Basel	Ja	Nein	Ja	Ja	Ja	Nein		Nein	Nein					S3 fährt 1x/h bis Olten	
Zugkilometermehrbedarf	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein	Nein		Ja	Ja					Ja	
Exakter 1/2h-Takt Olten – Liestal – Basel im Fernverkehr	Ja	Nein, 23/37	Ja	Nein, 23/37	Ja	Nein, 23/37		Ja	Ja					Nein, 23/37	
Infrastrukturausbau nötig	Nein	Nein	Nein	Ja	Ja	Nein		Ja	Nein					Ja	
Anschlussverluste beim Fernverkehr im Knoten Basel	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja		Nein	Nein					Nein	
Änderung der Durchbindungen bei den S-Bahnen in Basel?	Nein	Nein	Nein	Ja	Nein	Nein		Nein	Nein					Nein	
Ansatz weiter vertiefen?	Ja	Ja	Nein	Ja	Nein	Nein	Nein						Nein		

Tabelle 1 Einschätzung der untersuchten Ansätze

Auf Basis der Einschätzung der Vor- und Nachteile (u.a. Wirkung, Kosten, Anschlüsse gemäss Tabelle 1) wurde entschieden, dass die vorteilhaftesten Ansätze 1 und 2 für den Horizont AS 2035 und der Ansatz 1 zusätzlich für den Horizont AS 2025 vertieft ausgeplant werden sollen. Ergänzend erfolgte in der Vertiefung der drei Ansätze auch eine Abschätzung der Nachfragewirkung.

4.1 Ansatz 1, Horizont AS 2025: Halt des IC 6 in Liestal

Der Ansatz 1 lässt sich wie folgt umschreiben: Der IC 6 hält neu auch in Liestal, was den schnellen und umsteigefreien Halbstudentakt Liestal – Olten – Bern ermöglicht.

Die grobe Abschätzung der Nachfragewirkung anhand der Veränderung von Reisezeit, Verbindungshäufigkeit und Anzahl Umstiege für eine Auswahl der wichtigsten Verbindungen (Matrix mit 19 Zellen) via Liestal zeigt eine Zunahme der Nachfrage im und über den Knoten Liestal auf: Durch den zusätzlichen Halt des IC 6 in Liestal nimmt die Nachfrage (werktägliche Fahrten) gegenüber dem aktuellen Planungsstand von Liestal nach Bern um bis zu 16 Prozent zu. Dank des guten Anschlusses in Liestal auf den IC 6 ergibt sich auch von Pratteln oder Muttenz eine Zunahme der Nachfrage nach Olten und Bern. Auch von Waldenburg oder Reigoldswil nach Bern oder Olten ergeben sich Nachfragezuwächse, ebenso auf der Relation Liestal – Basel.

Durch die Fahrzeitverlängerung beim IC 6 auf der Relation Bern – Basel ergibt sich im Verkehrsmodell umgekehrt eine Abnahme der Fahrten um rund 1%.

Wird die Nachfrageänderung auf die absoluten Werte des durchschnittlichen Tagesverkehrs (DTV) des öV aus dem nationalen Personenverkehrsmodell von 2017 (aufgewertet mit jährlich 1.4% Wachstum bis 2035) angewendet, ergibt sich in der Summe ein Zuwachs von rund 217 Reisenden pro Tag auf den ausgewerteten Relationen.

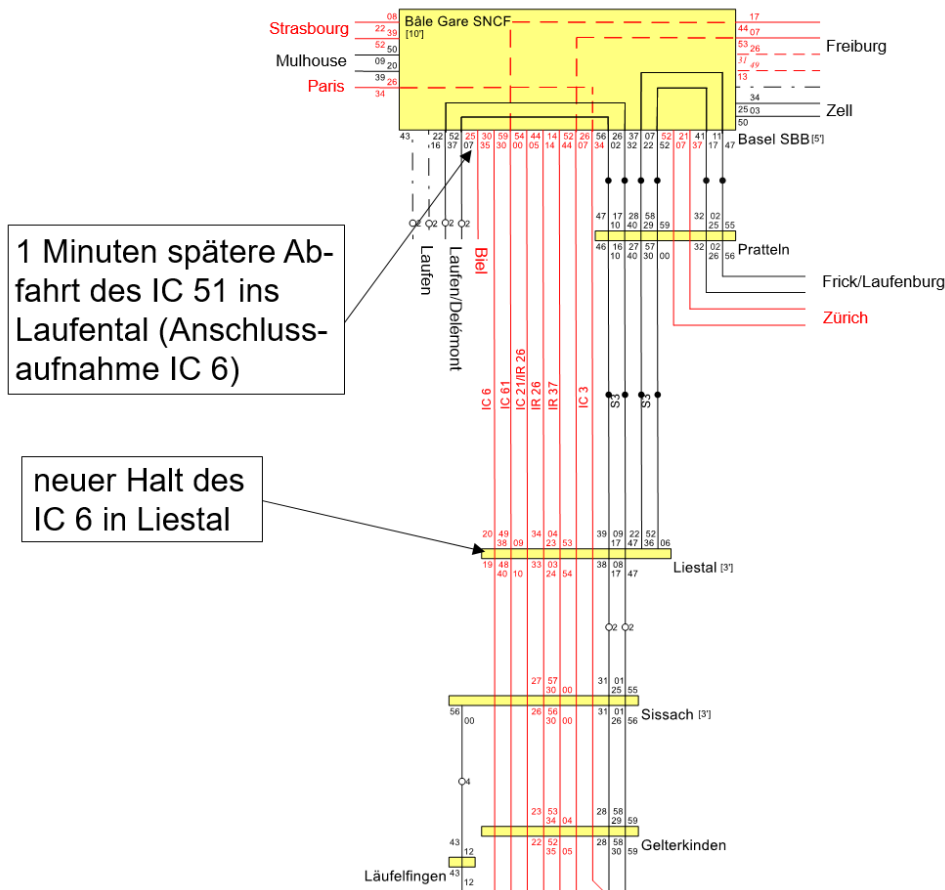


Abbildung 2 Netzgrafikausschnitt Ansatz 1 Horizont 2025

Der zusätzliche Halt des IC 6 ist voraussichtlich ohne Zusatzkosten unter Einhaltung der Planungsvorgaben der SBB möglich, wenn ein spurtstarkes Fahrzeug eingesetzt werden kann (z.B. RABe 502 Twindexx oder vergleichbar). Nur solche Fahrzeuge verfügen über die gemäss Fahrplananalyse erforderliche Fahrdynamik.

Die Ankunft des IC 6 erfolgt in Basel SBB mit dem zusätzlichen Halt erst zur Minute xx.30 anstatt zur Minute xx.28, womit der Anschluss vom IC 6 an den TGV nach Paris nicht mehr gegeben wäre. Allerdings verkehren die Züge gemäss

den Planungen der SBB in Basel SBB am selben Perron, wodurch ein perrongleicher Anschluss in der verfügbaren Zeit von 4 Minuten herstellbar wäre.

Um den Anschluss vom IC 6 an den Fernverkehr ins Laufental zu gewährleisten, muss der IC Basel – Biel 1 Minute später gelegt werden. Durch den betrieblichen Halt der IC in beiden Richtungen in Liesberg können die Fahrpläne angepasst werden.

Da die Planungsvorgaben zum Teil bis auf die minimalen Planungswerte reduziert werden müssen, bestehen im Fahrplangefüge bzw. bei den Anschlüssen weniger Reserven. Die Betriebsstabilität müsste vertieft werden. Die Planungsgrundlagen sind jedoch eingehalten.

4.2 Ansatz 1, Horizont AS2035: Halt des IC 6 in Liestal

Der Ansatz 1 im Horizont AS 2035 enthält wie im Horizont AS 2025 den Halt des IC 6 in Liestal, was wiederum den schnellen und umsteigefreien Halbstundentakt Liestal – Olten – Bern ermöglicht.

Durch den zusätzlichen Halt des IC 6 Bern – Basel in Liestal nimmt die Nachfrage von Liestal nach Olten und Bern gegenüber der aktuellen Planung um bis zu 9 Prozent zu. Durch die Fahrzeitverlängerung beim IC 6 auf der Relation Bern-Basel ergibt sich im Verkehrsmodell umgekehrt eine Abnahme der Fahrten um rund 1 Prozent.

In der Summe über die ausgewerteten Relationen via Liestal ergibt sich ein Zuwachs von rund 244 Personen pro Tag.

Auch in diesem Ansatz wird der Einsatz eines spurtstarken Fahrzeugs (z.B. RABe 502 Twindexx oder vergleichbar) vorausgesetzt. Die Ankunft des IC 6 erfolgt in Basel SBB neu erst zur Minute xx.26 anstatt zur Minute xx.25. Dies hat zur Folge, dass der IC 3 aus Richtung Zürich auch erst zur Minute xx.28 anstatt zur Minute xx.27 in Basel SBB ankommen kann.

Zur Sicherstellung von Anschlüssen sind weitere Anpassungen erforderlich: Um den Anschluss vom IC 6 auf die S-Bahn in Richtung Pratteln herzustellen, muss die S-Bahn von Liestal nach Basel neu 1 Minute später verkehren. Zudem muss der IC 51 ins Laufental neu 1 Minute später ab Basel verkehren, damit der Anschluss vom IC 3 von Zürich weiterhin möglich ist. Durch den betrieblichen Halt der IC in beiden Richtungen in Liesberg und der Reduktion der Wendezeiten in Delémont können die Fahrpläne angepasst werden.

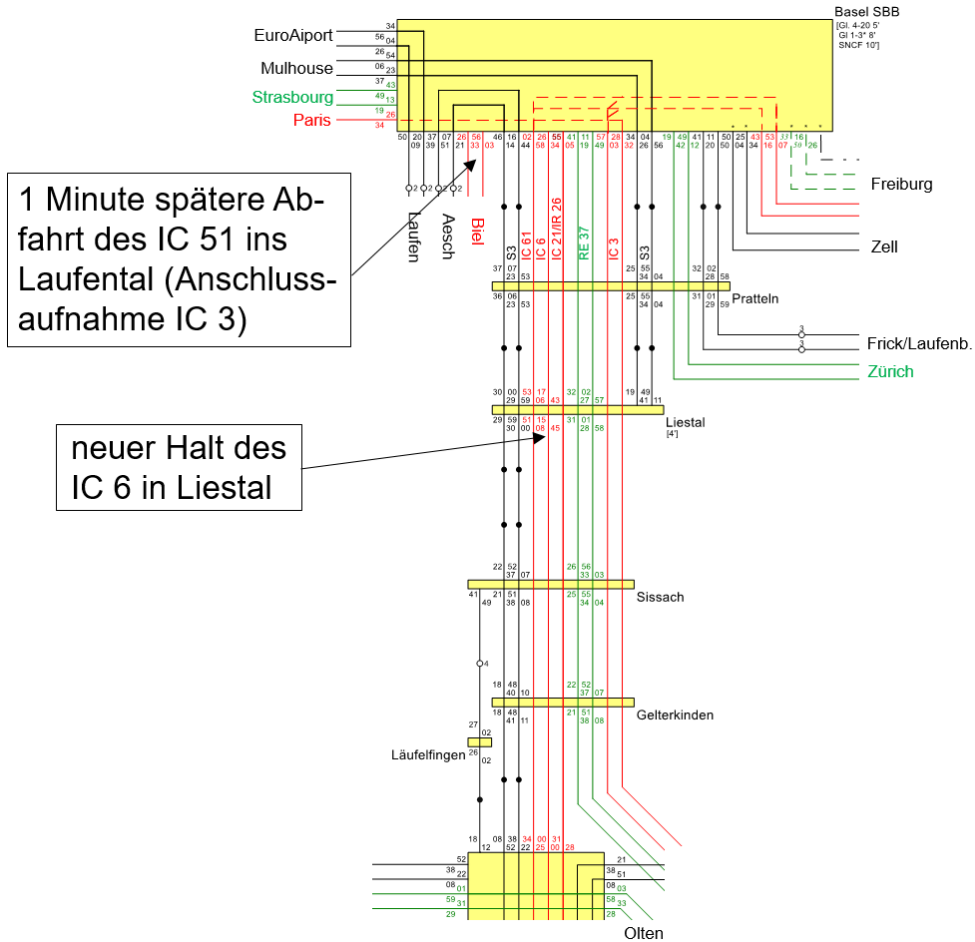


Abbildung 3 Netzgrafikausschnitt Ansatz 1 Horizont 2035

Die Betriebsstabilität müsste auch hier analog zum Ansatz 1 2025 vertieft werden.

4.3 Ansatz 2, Horizont AS 2035: Halt des IC 6 in Liestal und Anpassung der S-Bahn

Ergänzend zum Ansatz 1 im Horizont AS 2035 werden im Ansatz 2 auch die Fahrlagen der S-Bahn angepasst, um die Anschlüsse in den Knoten Liestal und Olten zu verbessern.

Hierbei verkehrt die S-Bahn ab Olten wieder wie in der derzeitigen Lage bzw. wie im AS 2025. Die S-Bahn von Liestal nach Basel SBB wird so gelegt, dass

vom IC 61 aus Richtung Bern – Olten ein unmittelbarer Anschluss besteht. Dies führt auch zu Anpassungen der Fahrlagen der S-Bahnen in Richtung Rheinfelden, Frick und Laufenburg.

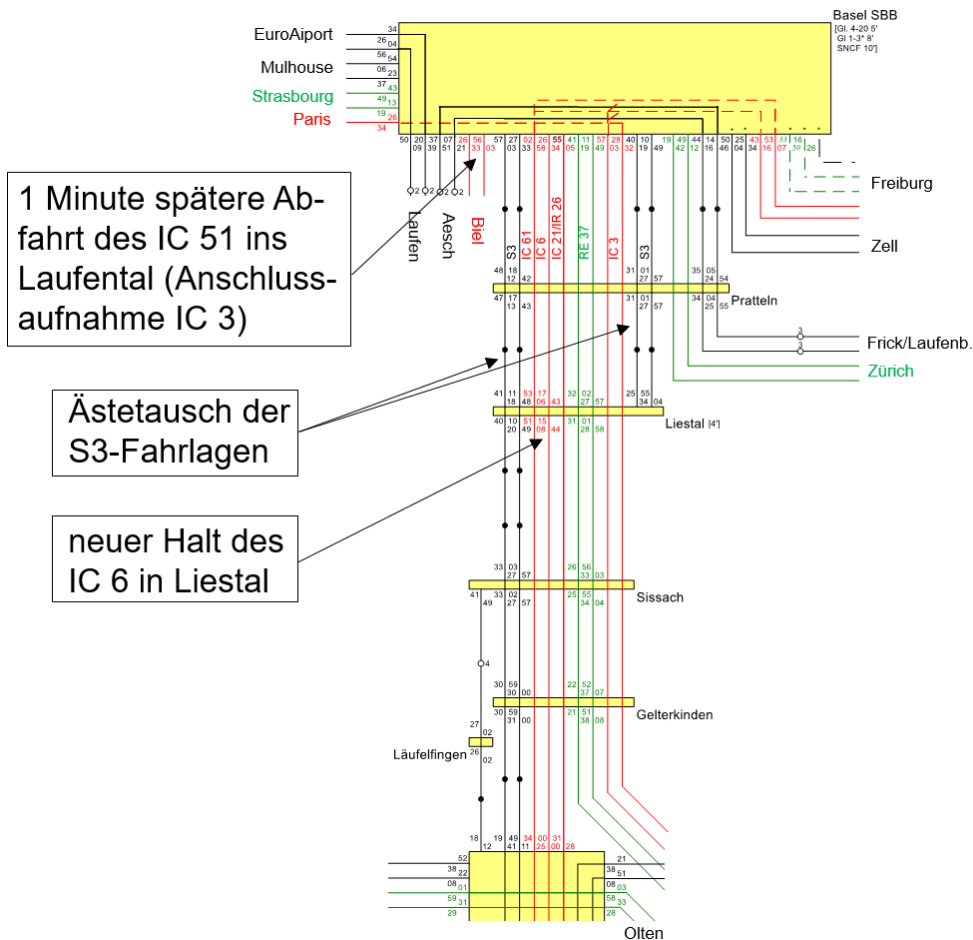


Abbildung 4 Netzgrafikausschnitt Ansatz 2 Horizont 2035

Aufgrund der geänderten Fahrlagen der S-Bahn zwischen Olten bzw. Liestal und Basel sind die im Ausbauschnitt 2035 vorgesehenen Durchbindungen in Basel SBB nicht mehr möglich. Die S3 von Olten und die Linie von Mulhouse wendet in Basel jeweils auf sich selbst. Neu ist eine Durchbindung der S-Bahn von Frick bzw. Laufenburg auf die S-Bahn ins Laufental vorgesehen. Beim Güterverkehr sind Anpassungen der Fahrlagen durch die geänderte S-Bahn erforderlich, welche Fahrzeitverlängerungen zur Folge haben. Die Betriebsstabilität müsste auch hier vertieft werden.

Durch den zusätzlichen Halt des IC 6 in Liestal nimmt die Nachfrage von Liestal nach Olten und Bern wie im Ansatz 1 zu. Da die S3 gegenüber dem Ausbauschnitt 2035 in Olten nicht mehr im Null- und 30er-Knoten liegt, verlängern sich aus Richtung Bern die Umsteigezeiten. Dies ergibt beispielsweise für Itingen, Sissach und Lausen ein Nachfragerückgang nach Bern. Die Anzahl Fahrten nimmt über die ausgewerteten Relationen um rund 231 Personen pro Tag zu.

4.4 Vergleich

Aus dem Vergleich der drei vertieften Ansätze können folgende Schlussfolgerungen gezogen werden:

Alle Ansätze verbessern die Anschlussqualität im Knoten Liestal. Der Ansatz 1 weist darüber hinaus sowohl im Zustand AS 2025 als auch AS 2035 Vorteile gegenüber dem Ansatz 2 auf:

- Geringere Anpassungen am bestehenden Angebot (im Ansatz 2 auch Anpassungen auf der Strecke Richtung Bözberg sowie geänderten Durchbindungen bei der S-Bahn in Basel SBB nötig)
- Stärkere Verkürzung der Reisezeiten über den Knoten Liestal
- Insgesamt positivere Tendenz bezüglich der Nachfragewirkungen auf Grund der Angebotsänderungen der ausgewerteten Relationen
- keine negativen Auswirkungen auf den Rollmaterialbedarf (bei allen Ansätzen jedoch spurtstarkes Fahrzeug auf dem IC 6 notwendig)
- keine negativen Auswirkungen auf den Güterverkehr

5 Fazit der Studie

Aus der vorliegenden Untersuchung zur «Mobilitätsdrehscheibe Liestal» können folgende Schlussfolgerungen gezogen werden:

- Es besteht aus Angebotssicht Verbesserungspotenzial bezüglich Anschlusssituation und bei den Verbindungen via Knoten Liestal im Horizont AS 2025 und verstärkt im Horizont AS 2035.
- Es sind verschiedene Angebotsansätze mit zusätzlichem IC Halt in Liestal, Anpassung von Fahrlagen bis zu zusätzlichen Produkten denkbar.
- Die fahrplantechnische Prüfung von ausgewählten zweckmässigen Ansätzen unter Berücksichtigung der geltenden Planungsparameter zeigt, dass sowohl im Horizont AS 2025 als auch AS 2035 Angebotsverbesserungen für den Knoten Liestal mit einem zusätzlichen Halt des IC 6 Bern – Basel unter bestimmten Voraussetzungen machbar sind.

- Als Bestvariante erweist sich der zusätzliche Halt des IC 6 in Liestal ab AS 2035. Aus dieser Variante resultiert kein Zugkilometer- und voraussichtlich auch kein Rollmaterialmehrbedarf.

Ein zusätzlicher Halt des IC 6 Basel – Bern in Liestal hat für die Aufwertung der Mobilitätsdrehscheibe Liestal folgenden Nutzen:

- Neu halbstündliche umsteigefreie Verbindung von Liestal nach Olten – Bern.
- Erhalt einer zweiten Fernverkehrsverbindung von Liestal nach Olten, mit Umsteigemöglichkeit in alle Richtungen.
- Das Fernverkehrsangebot zwischen Basel, Liestal und Bern wird systematisiert mit einer gleichen Haltepolitik.
- Zusammen mit der halbstündlichen schnellen Verbindung nach Zürich entsteht ein schnellerer ¼ h-Takt im Fernverkehr zwischen Basel und Liestal.
- Die Verbesserung der Umsteigebeziehung von der S-Bahn auf den Fernverkehr führt zur Stärkung des Knotens Liestal und zu einer Entlastung des Knotens Basel.
- Die Systematisierung erlaubt weitere Verbesserungen bei den Umsteigebeziehungen auf den regionalen Busverkehr sowie auf die WB in Liestal.
- Es kann insgesamt mit einer Nachfragesteigerung der Verbindungen über den Knoten Liestal gerechnet werden. Die Zunahme ab Liestal beträgt ca. 9 Prozent und auf den zahlreichen weiteren Relationen ab Muttenz, Pratteln, Frenkendorf, Füllinsdorf sowie den Frenkentalern 5 – 15 Prozent in Richtung Olten – Bern.
- Erhalt aller Anschlüsse in Basel SBB (insbesondere ins Laufental)

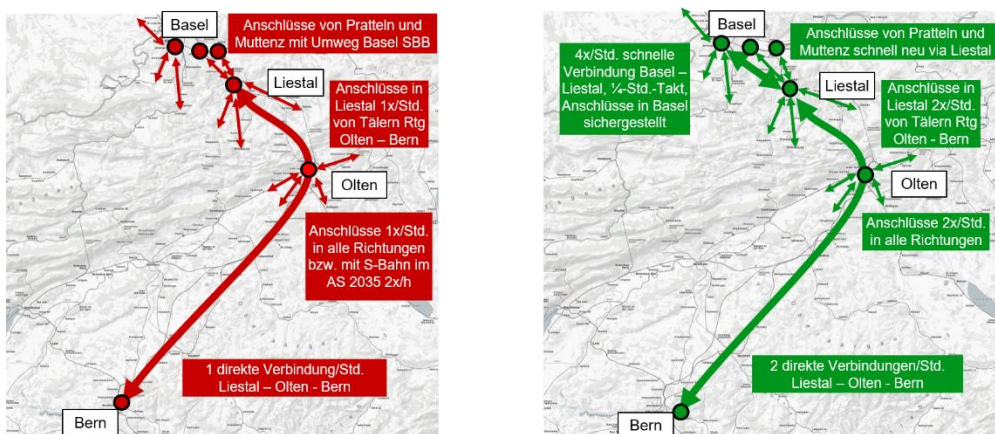


Abbildung 5 Übersicht Verbesserungen Mobilitätsdrehscheibe Liestal

Der zusätzliche Halt des IC 6 in Liestal hat folgende weiteren Auswirkungen resp. setzt folgendes voraus:

- Die Fahrzeit des IC 6 Bern – Basel verlängert sich um ca. 1 – 2 Minuten. Voraussetzung für den Halt ist eine Verkürzung der Standzeit in Olten auf das erforderliche Minimum und den Einsatz von spurtstarken Zügen (SBB Twindexx statt IC 2000). Die Fahrzeitverlängerung führt zu einem leichten Nachfragerückgang zwischen Basel und Bern. Im AS 2035 wird zudem der IC Zürich – Basel um 1 Minute verlangsamt.
- Einzelne übrige Züge im Ergolz- resp. im Laufental müssen geringfügig angepasst werden.

Folgende Punkte sind in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft resp. der SBB zu vertiefen:

- die Anschlüsse der Waldenburgerbahn in Liestal, die in allen bisher vorliegenden Angebotskonzepten noch zu optimieren sind,
- der Rollmaterialeinsatz des IC 6,
- die Auswirkungen auf die Betriebsstabilität im Ergolz- und im Laufental und
- der perrongleiche Anschluss in Basel SBB vom IC 6 Basel – Bern auf den TGV nach Paris im AS 2025.