



Fahrplan 2025 – Bericht 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 2016-07 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 fahrplantechnische Potenzialstudie SMA macht die Kernaussagen, dass sowohl im Fahrplan 2025 (Ausbauschritt (AS) 2025) als auch im Fahrplan 2035 (Ausbauschritt (AS) 2035) mit einem zusätzlichen Halt des IC6 / IC61 / EC Basel - Bern in Liestal spürbare Angebotsverbesserungen realisiert und die Nachfrage gesteigert werden können. Über die Ergebnisse der Studie im Einzelnen wurde der Einwohnerrat mit Zwischenbericht zum Postulat 2016-07 vom 13. April 2021 ausführlich informiert.

Auf Basis der Fahrplanstudie der Stadt Liestal sowie analoger politischer Forderungen des Landrats (Postulat 2019/426) hat die Abteilung öffentlicher Verkehr der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) den Antrag gestellt, die Machbarkeit des zusätzlichen Halts des IC 6 / IC 61 / EC in Liestal im Änderungsmanagement des Angebotskonzepts 2035 zu prüfen. Den entsprechenden Antrag hat die Abteilung öffentlicher Verkehr am 16. Dezember 2020 beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht.

Mit der operativen Prüfung der Machbarkeit hat das BAV die SBB Division Infrastruktur als unabhängige Instanz beauftragt. SBB Infrastruktur konnte die Prüfung im «Änderungsmanagement» wegen prioritärer Aufträge erst gegen Ende 2022 vornehmen. Die Ergebnisse der Prüfung hat die BUD, Abteilung öffentlicher Verkehr, am 13. März 2023 der Stadt Liestal präsentiert.

SBB Infrastruktur kommt zum Ergebnis, dass der zusätzliche Halt des IC6 / IC61 / EC in Liestal aufgrund der aktuellen Planungsparameter (Stand 2022) und mit der aktuellen sowie geplanten Infrastruktur nicht bzw. nur mit Nachteilen für andere Relationen machbar ist. Die umliegenden Kantone BE, BS, SO sowie SBB Personenverkehr haben sich in einer Vernehmlassung gegen den von der Stadt Liestal gewünschten zusätzlichen Halt ausgesprochen. Das

	<p>Bundesamt für Verkehr hat aus den genannten Gründen den Halt des IC6 / IC61 / EC in Liestal abgelehnt.</p> <p>Der Stadtrat Liestal bedauert den ablehnenden Entscheid des BAV. Er stellt fest, dass keine Bereitschaft vorhanden ist, die Chancen, des Vierspurausbaus des Bahnhofs Liestal für ein besseres Angebot für die Kundinnen und Kunden des öV und für eine attraktive Mobilitätsdrehscheibe mit viertelstündlichen Anschlüssen in alle Richtungen zu nutzen.</p> <p>Der Stadtrat beantragt, das Postulat abzuschreiben, weil unter den gegebenen Rahmenbedingungen der zusätzliche Fernverkehrshalt in Liestal nicht erreicht werden kann.</p> <p>Gleichwohl wird der Stadtrat das Ziel weiterverfolgen, den Bahnhof Liestal zu einer Mobilitätsdrehscheibe für eine Region mit 70'000 Einwohnerinnen und Einwohnern zu entwickeln, mit halbstündlichen Fernverkehrsverbindungen auf allen vier Relationen (Zürich, Olten, Luzern, Bern) und mit viertelstündigen Anschlüssen an S-Bahn, Waldenburgerbahn und an das Busnetz. Der Stadtrat wird sich bei den kommenden Ausbausritten für den Bahnausbau und im Rahmen der kantonalen Angebotsplanung für diese Ziele einsetzen.</p> <p>Ohne einen Ausbau der Infrastruktur sind die Handlungsmöglichkeiten allerdings beschränkt. Die Fahrplan- und Potenzialstudie der Stadt Liestal hat aufgezeigt, dass die Bahninfrastruktur im Perimeter Basel-Olten (inklusive beider Knoten) heute in einem Ausmass belastet und überlastet ist, dass selbst kleine Verbesserungen wie der zusätzliche Halt eines Fernverkehrszugs in Liestal mit den heutigen Planungsparametern nicht möglich sind.</p> <p>Der Stadtrat Liestal fordert deshalb den Kanton Basel-Landschaft und den Bund auf, den Kapazitätsausbau zwischen Liestal und Olten mit hoher Priorität an die Hand zu nehmen. Dazu gehört die Planung und Realisierung einer Neubaustrecke (Wisenbergertunnel) inklusive des Ausbaus der angrenzenden Knoten Olten und Basel.</p>				
<p>Anträge</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Der Einwohnerrat nimmt die Ausführungen des Stadtrats zum Postulat Nr. 2016-07 «Fahrplan 2025» von Rolf Gutzwiller der CVP/EVP/GLP-Fraktion zur Kenntnis. 2. Der Einwohnerrat schreibt das Postulat Nr. 2016-07 als erfüllt ab. 				
	<p>Liestal, 30.05.2023 / 15.06.2023 (Rektifikation Lauf-Nr.)</p> <p style="text-align: center;">Für den Stadtrat Liestal</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="text-align: center; width: 50%;">Der Stadtpräsident</td> <td style="text-align: center; width: 50%;">Der Stadtverwalter</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Daniel Spinnler</td> <td style="text-align: center;">Marcel Meichtry</td> </tr> </table>	Der Stadtpräsident	Der Stadtverwalter	Daniel Spinnler	Marcel Meichtry
Der Stadtpräsident	Der Stadtverwalter				
Daniel Spinnler	Marcel Meichtry				

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 ist zwar Kantonshauptstadt, 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.

Somit bleibt ab 2035 in Liestal stündlich ein Fernverkehrshalt nach Olten - Bern und neu zwei Interregiohalte nach Zürich. Die Fernverkehrsdestination Zofingen/Luzern wird nicht mehr bedient – damit wird gleichzeitig eine der beiden Schnellzugsverbindungen nach Olten ersatzlos gestrichen. Ein zusätzlicher Halt in Liestal des heute in Liestal durchfahrenden IC6 / IC 61 / EC nach Bern ist derzeit von der SBB nicht geplant.

2. **Postulat 2016-07 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 nationalen Fernverkehrs 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 Ausbausritt 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 Halts des IC Basel – Luzern in Liestal)
2. Attraktive Verbindung nach Zürich mittels Halts 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 ÖV

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 fahrplantechnische Potenzialstudie untersuchte einen breiten Variantenfächer. Im Ergebnis machte sie die Kernaussagen, dass sowohl im Fahrplan 2025 (Ausbausritt (AS) 2025) als auch im Fahrplan 2035 (Ausbausritt (AS) 2035) mit einem zusätzlichen Halt des IC6 / IC61 / EC Basel - Bern in Liestal spürbare Angebotsverbesserungen realisiert und die Nachfrage gesteigert werden können. Die Machbarkeit wurde positiv beurteilt. Die Kantonshauptstadt Liestal würde damit insgesamt als ÖV-Knoten und Mobilitätsdrehscheibe gestärkt.

Gestützt auf die Ergebnisse der Studie entschied die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) im Dezember 2020, den zusätzlichen Halt des IC6 / IC61 / EC in Liestal als Antrag in das Änderungsmanagement des Angebotskonzepts 2035 einzureichen, so dass die Machbarkeit und die Auswirkungen vertieft geprüft werden können. Der Regierungsrat vertrat dabei die Haltung, dass der zusätzliche Halt des IC6 / IC61 / EC in Liestal nur in Frage kommt, wenn die Vorteile insgesamt deutlich überwiegen und namentlich der Anschluss ins Laufental nicht gebrochen wird.

Kritisch stellte sich SBB Personenverkehr zur Studie. Liestal werde laut SBB mit dem bestehenden und im Horizont 2035 geplanten Fernverkehrsangebot überdurchschnittlich gut erschlossen, weshalb es für die SBB in den vorliegenden Planungshorizonten keine Notwendigkeit gäbe, einen zusätzlichen IC-Halt in Liestal einzuführen.

Über die Ergebnisse der Studie im Einzelnen inkl. Management Summary wurde der Einwohnerrat mit Zwischenbericht zum Postulat 2016-07 vom 13. April 2021 ausführlich informiert (Link: https://www.liestal.ch/docn/3070358/2016-7b_Fahrplan_2025_Zwischenbericht_Stadtrat.pdf). Der vollständige Bericht «Mobilitätsdrehscheibe Liestal, Gesamtdokumentation» ist unter <https://www.liestal.ch/doc/3067802> im Internet veröffentlicht.

4. Überprüfung des zusätzlichen Halts des IC6 / IC61 / EC in Liestal im Angebotsmanagement des BAV

Die fahrplantechnische Prüfung des Halts des IC6/ IC61/ EC im Angebotsmanagement erfolgte durch SBB Infrastruktur als neutraler Instanz im Auftrag des BAV. Die SBB verfolgte dabei zwei unterschiedliche Ansätze, um die Machbarkeit des zusätzlichen Halts in Liestal zu prüfen:

- Ansatz Liestal / SMA: Überprüfung der Studie Liestal / SMA anhand der aktuell gültigen Planungssperimeter der SBB
- Alternativer Ansatz SBB: Systematisierung des Fahrplans Basel-Olten

4.1. Überprüfung des Ansatzes Liestal / SMA anhand der gültigen Planungssperimeter der SBB

Die Überprüfung durch SBB Infrastruktur zeigt, dass der vor der Studie Liestal / SMA vorgeschlagene Fahrplan im Zeithorizont 2035 wegen Konflikten in übergeordneten Bahnknoten (Bern, Olten, Basel, Delémont) und auf Basis der aktuellen Planungsparameter (Stand 2022) nicht stabil umsetzbar ist. Die wesentlichen Konflikte sind:

- Konflikt im Knoten Bern mit der Fahrlage des IR15 von / nach Luzern. Dessen Fahrordnung könne wegen ungenügender Fahrzeitreserven nicht angepasst werden. Die Lösung für den Halt des IC6 / IC61 / EC müsse laut SBB Infrastruktur deshalb ausschliesslich im Abschnitt Olten-Basel gefunden werden.
- Konflikt mit dem IC3 von / nach Zürich. Dessen Fahrordnung kann nicht im Minutenbereich angepasst werden, ohne dass die Durchbindung der taktintegrierten TGV von / nach Paris verloren gehe.
- Die Anpassung des Fahrplans des IR51 (Basel-Delémont-Biel) im Minutenbereich zur Aufrechterhaltung des Anschlusses vom / zum IC6 / IC61 / EC ist wegen knapper Fahrzeiten und der Einspurabschnitte im Laufental nicht möglich.
- Der in der Studie Liestal / SMA unterstellte Einsatz von stark beschleunigenden FV Dosto-Zügen führt nicht zu einer fahrplantechnisch nutzbaren Fahrzeitverkürzung.
- SBB Infrastruktur vermutet ausserdem Abkreuzungskonflikte in der Ost-Einfahrt zum Bahnhof Basel SBB, hat dies aber nicht untersucht.

SBB Infrastruktur zieht das Fazit, dass die Summe der genannten Konflikte zu Anschlussbrüchen und negativen Konsequenzen für die Fahrplanstabilität führen. So könne z.B. die Durchbindung des TGV Zürich–Paris nicht mehr gewährleistet, und der Anschluss mit dem Laufental nicht mehr sichergestellt werden. Insgesamt kommt SBB Infrastruktur zum Schluss, dass der Vorschlag Liestal / SMA mit den aktuellen Planungsparametern nicht fahrbar wäre.

4.2. Überprüfung des alternativen Ansatzes der SBB: Systematisierung des Fahrplans Basel-Olten

Der Fahrplan im Ergolzthal ist aktuell und schon seit Jahren «asymmetrisch» bzw. in einem «Hinketakt» aufgebaut. Asymmetrisch heisst, dass bei einem halbstündlich verkehrenden Zug die beiden Züge nicht exakt 30 Minuten voneinander versetzt verkehren und zum Teil auch andere Zwischenhalte bedienen. Dies betrifft derzeit alle Fernverkehrsverbindungen ab Basel nach Zürich, Olten, Bern und Luzern. Nur die S-Bahnen S1, S2 und S3 verkehren in der Nordwestschweiz +/- exakt halbstündlich. Beim geplanten Viertelstundentakt Basel-

Liestal ab 2025 wird es allerdings auch auf der S3 zu einem starken Hinketakt kommen mit Intervallen von 10 bzw. 20 Minuten statt einheitlich 15 Minuten.

Laut der Prüfung durch SBB Infrastruktur verursacht der asymmetrische Fahrplan im Betriebsablauf diverse Probleme. In ihrem alternativen Ansatz schlägt SBB Infrastruktur deshalb vor, den Fahrplantakt für die Intercity auf der Relation Basel-Olten-Bern mit Halt in Liestal zu harmonisieren.

Dieser Ansatz bietet laut SBB Infrastruktur folgende Vorteile:

- Der Halt des IC6 / IC61 / EC ist machbar.
- Bessere Bündelung der Züge im Hauensteintunnel und dem Ergolzthal dank Systematisierung.
- Behebung diverser im Fahrplan 2035 bestehender Konflikte mit einem stündlichen Güterzug
- Vereinfachung der Betriebsführung in Olten

Er beinhaltet aber auch Nachteile:

- Verlängerung der Fahrzeit des IC6 / IC61 / EC um 7 Minuten. Grund: nicht lösbare Fahrplankonflikte mit anderen Zügen, was zu einem langem Halt in Olten von 6 Minuten Dauer zwingt.
- Dadurch Verlust verschiedener Anschlüsse in Basel (IC51 ins/vom Laufental, S6 ins/vom Wiesental, TGV nach/von Paris)

4.3. Das BAV lehnt den zusätzlichen Halt des IC6 / IC61 / EC in Liestal ab

Der Ansatz Liestal / SMA (Überprüfung der Studie Liestal / SMA anhand der aktuell gültigen Planungsperimeter der SBB) wird von SBB Infrastruktur in der Summe der Konflikte im weiteren Untersuchungsperimeter (ausserhalb Basel-Olten) als nicht umsetzbar beurteilt.

Der alternative Ansatz SBB (Systematisierung des Fahrplans Basel-Olten) wird von der SBB Infrastruktur zwar als machbar beurteilt. Aufgrund der überwiegenden Nachteile wird der Ansatz von den betroffenen Kantonen BE, BS, SO sowie von SBB Personenverkehr allerdings abgelehnt. SBB Personenverkehr hebt gleichzeitig die Nachteile des zusätzlichen Halts für die Bahnproduktion und das ÖV-System insgesamt hervor.

Das Bundesamt für Verkehr hat den Antrag des Kantons BL für den Halt des IC6 / IC61 / EC in Liestal aufgrund der Kriterien des Änderungsmanagements (v. a. negative Auswirkungen auf andere Verkehre, Fahrzeitverlängerung) deshalb abgelehnt.

4.4. Der Stadtrat Liestal bedauert den negativen Entscheid des BAV

Der Stadtrat der Stadt Liestal bedauert den ablehnenden Entscheid des BAV. Er stellt fest, dass keine Bereitschaft vorhanden ist, die Chancen des Vierspurausbaus des Bahnhofs Liestal für ein besseres Angebot und für eine attraktive Mobilitätsdrehscheibe mit viertelstündlichen Anschlüssen in alle Richtungen zu nutzen. Die Stadt Liestal stellt aber auch fest, dass die Bahninfrastruktur im Perimeter Basel-Olten (inklusive beider Knoten) heute in einem Ausmass belastet und überlastet ist, dass selbst kleine Verbesserungen wie der zusätzliche Halt eines Fernverkehrszugs in Liestal nicht mehr möglich sind.

Für eine Verbesserung der Situation braucht es den entschiedenen Einsatz des Kantons für den Ausbau des Knotens Olten, den Ausbau der Strecke zwischen Liestal und Olten und den Ausbau des Knotens Basels.

Sorgen bereiten dem Stadtrat die Perspektiven zum weiteren Vorgehen bei den Ausbauschritten 2025 und 2035, über die BAV und SBB kürzlich informiert habe. Im Bericht vom 28.2.2023 legte das BAV dar¹, dass der Fahrplan 2035 mit dem bisher geplanten Angebot ohne eine umfassende Neuplanung und zusätzlicher Infrastrukturen nicht fahrbar ist. Das BAV nennt dafür zahlreiche Gründe: unter anderem zu knappe Fahrzeiten, zu knappe Aufenthaltszeiten in Knotenbahnhöfen, Verzicht auf die Wankkompensation der neuen Fernverkehrs-Doppelstockzüge oder mehrjährige Verzögerungen bei wichtigen Ausbauprojekten.

Die SBB informierte kürzlich darüber hinaus, dass der Fahrplan in der Westschweiz ab 2025 für mindestens 10 Jahre wegen Bauarbeiten und Verzögerungen von wichtigen Bauprojekte stark angepasst werden muss, mit deutlich verlängerten Fahrzeiten und schlechteren Anschlüssen.² Die negativen Auswirkungen werden in der ganzen Schweiz zu spüren sein, auch im Kanton Basel-Landschaft.

Vor diesem Hintergrund kommt der negative Entscheid des BAV zum Halt des IC 6 / IC 61 / EC für den Stadtrat nicht wirklich überraschend. Der Stadtrat stellt fest, dass die Grundlage für seine im Jahr 2019 in Auftrag gegebene Studie heute überholt ist. Wenn auf wichtigen Hauptstrecken des Schweizer Bahnnetzes in Zukunft längere Fahrzeiten benötigt werden und dafür die Planungsparameter angepasst werden müssen, dann ist ein Ansatz, der die heutigen kleine Reserven zu nutzen und intelligent zu verknüpfen versucht, zum Scheitern verurteilt.

5. Weiteres Vorgehen Kanton

Die Abteilung öffentlicher Verkehr des Kantons Baselland hat der Stadt Liestal an der Besprechung vom 14.3.2023 dargelegt, dass die Prüfung des Halts des IC61 / IC61 / EC in Liestal mit dem negativen Entscheid des BAV für den Kanton abgeschlossen sei, da der Halt im Fahrplan 2035 nicht sinnvoll umsetzbar sei. Es sei dem Kanton aber bewusst, dass der politische Wunsch nach einem zusätzlichen Fernverkehrshalt in Liestal bestehen bleibe. Der Kanton werde das Anliegen wieder einbringen, wenn sich die Randbedingungen grundsätzlich ändern.

Seine unmittelbaren Prioritäten setzt der Kanton Basel-Landschaft auf den Ausbau der S-Bahn und des Bahnknotens Basel, wie aus der Stellungnahme zum Ausbauprogramm Bahninfrastruktur und Bahnperspektive 2050 vom 27.9.2022³ hervorgeht. Konkret fordert der Kanton:

- Finanzierung S-Bahn-Haltestelle Allschwil-Morgartenring
- Ausbau Knoten Olten (insbes. Gleis 1-3), um die S 9 (Läufelfingerli) langfristig erhalten zu können
- Planung Ausbau Knoten Basel und Luzern
- Umsetzung Entflechtung Pratteln (Verzicht auf die Streichung)
- Realisierung 4-Meter-Korridor Basel-Basel St. Johann für den Güterverkehr
- Zustimmung zur Stossrichtung «Weiterentwicklung der Bahn auf kurze und mittlere Distanzen», inklusive Grenzregionen.
- Potenzial des internationalen Personenverkehrs nutzen

¹ Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK. Bundesamt für Verkehr BAV, Abteilung Infrastruktur: Dokumentation Planungsgrundlagen für die Erarbeitung der Botschaft 2026. Bericht. Bern 20.02.2023.

² Medienmitteilung der SBB vom 5. Mai 2023.

³ Regierungsrat Basel-Landschaft, Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050: Stellungnahme des Kantons BL, Liestal, 27. September 2022.

Zum Vorschlag des Bundesrats, den Ausbauschnitt 2035 zu überprüfen, zu aktualisieren und punktuell weiterzuentwickeln, zeigt sich der Regierungsrat über das Scheitern des bisherigen Planungsprozesses überrascht. In Anbetracht des aktuellen Sachstandes mit einem nicht zuverlässig fahrbaren Angebotskonzept 2035 ist das Vorgehen des BAV für den Regierungsrat allerdings verständlich.

Längerfristig will sich der Kanton gemäss Aussagen an der Besprechung vom 13.3.2023 im Rahmen der Botschaften 2026 und 2030 für folgende öV-Ziele einsetzen:

- Mehr und direkte Züge
- Dichtere Taktintervalle
- Schneller erreichbare Reiseziele
- Im Kernnetz der S-Bahn sollen die Züge alle 15 Minuten verkehren. Die Aussenäste sind nachfrageorientiert weiterentwickeln. Beispiele dafür sind der Ausbau der S3 bis Sissach-Gelterkinden oder eine direkte S-Bahn-Verbindung der Täler.
- Realisierung einer ersten Etappe des Bahnknotens Basel in den 2040er Jahren. Eine Realisierung erst bis 2070 ist für den Kanton Basel-Landschaft nicht akzeptabel.
- Auslösung der Studie Infrastrukturausbau (Basel-) Liestal-Mittelland. Die Planungsmittel dafür hat das nationale Parlament mit dem Ausbauschnitt / STEP 2035 bewilligt.

6. Weiteres Vorgehen Stadt Liestal

Trotz des negativen Bescheids durch das BAV hat sich die Fahrplan- und Potenzialstudie «Mobilitätsdrehscheibe Liestal» aus Sicht des Stadtrats gelohnt. Das Anliegen der Stadt Liestal hat breite Unterstützung gefunden, nicht nur in Liestal, sondern auch in Kanton Basel-Landschaft, wo der Landrat ähnliche Vorstösse an die Regierung überwiesen hat. Der politische Wunsch nach einem zusätzlichen Fernverkehrshalt in Liestal bleibt auch nach dem negativen Entscheid des BAV bestehen. Die Stadt Liestal hält daran fest.

Potenzial sieht der Stadtrat in der vom BAV favorisierten Stossrichtung «Weiterentwicklung der Bahn auf kurze und mittlere Distanzen» für die «Bahnperspektive 2050». Mit dieser Stossrichtung will der Bundesrat u.a. den öffentlichen Verkehr im Einklang mit der Raumplanung in den Agglomerationen (Agglomerationskerne und den Agglomerationsgürtel) stärken sowie den Ausbau von Verkehrsdrehscheiben in regionalen Zentren fördern.⁴

Der Stadtrat sieht mit dieser Stossrichtung gute Chancen, den Bahnhof Liestal mittelfristig zur Verkehrsdrehscheibe weiterentwickeln zu können und damit die ursprünglich gesetzten Ziele etappenweise erreichen zu können. Die Ziele bleiben für den Stadtrat unverändert: Liestal ist als Agglomeration des Oberbaselbiets von 70'000 Einwohnerinnen und Einwohnern zu einer Mobilitätsdrehscheibe zu entwickeln, mit halbstündlichen Fernverkehrsverbindungen auf allen vier Relationen (Zürich, Olten, Bern, Luzern) mit viertelstündlichen Anschlüssen an S-Bahn, Waldenburgerbahn und an das Busnetz. Der Stadtrat wird sich bei den kommenden Ausbauschnitten für den Bahnausbau und im Rahmen der kantonalen Angebotsplanung für diese Ziele einsetzen.

Ohne einen Ausbau der Infrastruktur sind die Handlungsmöglichkeiten allerdings beschränkt. Die Fahrplan- und Potenzialstudie der Stadt Liestal hat nämlich auch aufgezeigt,

⁴ Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Bundesamt für Verkehr BAV: Vernehmlassungsverfahren zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050. Erläuternder Bericht. Bern 22. Juni 2022

dass die Bahninfrastruktur im Perimeter Basel-Olten (inklusive beider Knoten) heute in einem Ausmass belastet und überlastet ist, dass selbst kleine Verbesserungen wie der zusätzliche Halt eines Fernverkehrszugs in Liestal mit den heutigen Planungsparametern nicht möglich sind.

Der Stadtrat Liestal fordert deshalb den Kanton Basel-Landschaft und den Bund auf, den Kapazitätsausbau zwischen Liestal und Olten mit hoher Priorität an die Hand zu nehmen. Dazu gehört die Planung und Realisierung einer Neubaustrecke (Wisenberg tunnel) inkl. des Ausbaus der angrenzenden Knoten Olten und Basel. Denn ohne deutlich leistungsfähigere Infrastrukturen werden sich der öffentliche Verkehr und das Bahnangebot in Liestal und in der ganzen Nordwestschweiz nicht in dem Mass verbessern können, wie es zur Erreichung der Mobilitäts- und Klimaziele notwendig ist.

Das gleiche Anliegen verfolgt der Landrat, der am 27. April 2023 das Postulat 2022/639 «Kapazitätserweiterung der Bahnlinie im Ergolz tal südlich Liestal» überwiesen hat. Mit dem Postulat wurde der Regierungsrat beauftragt, eine Strategie auszuarbeiten und dem Landrat zu berichten, wie der Kapazitätsausbau im Ergolz tal südlich Liestal Aufnahme in die nächsten Finanzierungspakete des Bahnausbaus findet, und möglichst rasch konkrete Schritte zur Realisierung des Kapazitätsausbaus einzuleiten. Das Postulat regt dabei einen zusätzlichen Juradurchstich («Wisenberg tunnel»), zusätzliche Gleise oder Überholstellen zwischen Liestal und Tecknau oder auch die Verlagerung einzelner Güter- oder IC-Verbindungen auf andere Strecken an. Es verortet Handlungsbedarf und verlangt, dass der Ausbau verbindlich in die Agenda des Ausbaus schritts 2040/45 aufgenommen wird.

Schliesslich setzt sich der Stadtrat weiterhin für die Aufwertung von Liestal im Raumkonzept Schweiz ein. Ziel der Stadt Liestal ist es, im Raumkonzept Schweiz als eigenständiges regionales Zentrum (B-Zentrum) aufgeführt zu werden. Unter dem Titel «Das Raumkonzept ist eine Idee, wie die Schweiz 2050 aussehen könnte» wurde kürzlich die Überarbeitung des Raumkonzepts Schweiz lanciert.