



2022-114 2016/7c 2017/40b

Zwischenbericht des Stadtrats zu den Postulaten

- **«Fahrplan 2025» von Rolf Gutzwiller der GLP/EVP/Die Mitte-Fraktion (Nr. 2016/7)**
- **«Grundsätze und Kriterien Fernverkehr» von Rolf Gutzwiller der GLP/EVP/Die Mitte-Fraktion (Nr. 2017/40)**

Kurzinformation

Die zwei Postulate von Rolf Gutzwiller der GLP/EVP/Die Mitte-Fraktion fordern die Stadt Liestal auf, sich für den Erhalt bzw. eine Verbesserung der Fernverkehrshalte in Liestal einzusetzen.

Die Firma SMA und Partner AG (kurz «SMA») wurde 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 bis 2035 zu einem integrierten ÖV Knoten («Mobilitätsdrehscheibe») ausgebaut werden kann.

Die Studie liegt vor. Die wichtigsten Resultate und Erkenntnisse wurden dem Einwohnerrat am 13. April 2021 mit einem Zwischenbericht zur Kenntnis gebracht. Die Studie wurde zudem in der Bau- und Planungskommission des Landrats im Rahmen der Behandlung der Postulate 2018/636 «Schnellzüge für Liestal, Sissach, Gelterkinden», 2016/388 «SBB-Fahrplan 2025 – Die Kantonshauptstadt besser an die Restschweiz anschliessen» und 2019/426 «Fernverkehrshalte in Liestal». In der Behandlung im Landrat wurde das Postulat 2019/426 nicht abgeschrieben. Somit hat auch die BUD den Auftrag vom Landrat sich weiterhin aktiv für den zusätzlichen Halt des IC 6 in Liestal einzusetzen.

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 eingereicht. Dies ist ein erster wichtiger Schritt auf dem langen Weg zur Realisierung dieses Halts.

Die Prüfung im «Änderungsmanagement» ist derzeit noch 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.

Leider liegt bis heute noch kein Ergebnis von Seiten der SBB bezüglich der Prüfung der Eingaben im Änderungsmanagement vor.

Die Stadt ist weiterhin daran, intensiv zu lobbyieren um die notwendige Überzeugungsarbeit für die Bedeutung des zusätzlichen Fernverkehrshalts für die Region und den Kanton zu leisten.

Der Stadtrat ist zudem der Überzeugung, dass es zwingend einen raschen Ausbau der Kapazität auf der Ergolzachse zwischen Liestal und Olten braucht. Aus diesem Grund ist die Realisierung des Wisenbergtunnels umgehend an die Hand zu nehmen.

Anträge	1. Der Einwohnerrat nimmt die Ausführungen des Stadtrats zum Postulat Nr. 2016/7 „Fahrplan 2025“ von Rolf Gutzwiller der GLP/EVP/Die Mitte-Fraktion als Zwischenbericht zur Kenntnis. 2. Der Einwohnerrat nimmt die Ausführungen des Stadtrats zum Postulat Nr. 2017/40 „Grundsätze und Kriterien Fernverkehr vom Januar 2017“ von Rolf Gutzwiller der GLP/EVP/Die Mitte-Fraktion als Zwischenbericht zur Kenntnis				
	Liestal, 14. Juni 2022 Für den Stadtrat Liestal <table><tr><td>Der Stadtpräsident</td><td>Der Stadtverwalter</td></tr><tr><td>Daniel Spinnler</td><td>Benedikt Minzer</td></tr></table>	Der Stadtpräsident	Der Stadtverwalter	Daniel Spinnler	Benedikt Minzer
Der Stadtpräsident	Der Stadtverwalter				
Daniel Spinnler	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 Ausbauschnitt 2025 wird der direkte Interregio (IR 27) nach Luzern wegen Engpässen im Luzerner Bahnhof und der Privilegierung der direkten Zugverbindung Bern – Luzern nur noch bis Zofingen verkehren.

Im Ausbauschnitt 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.

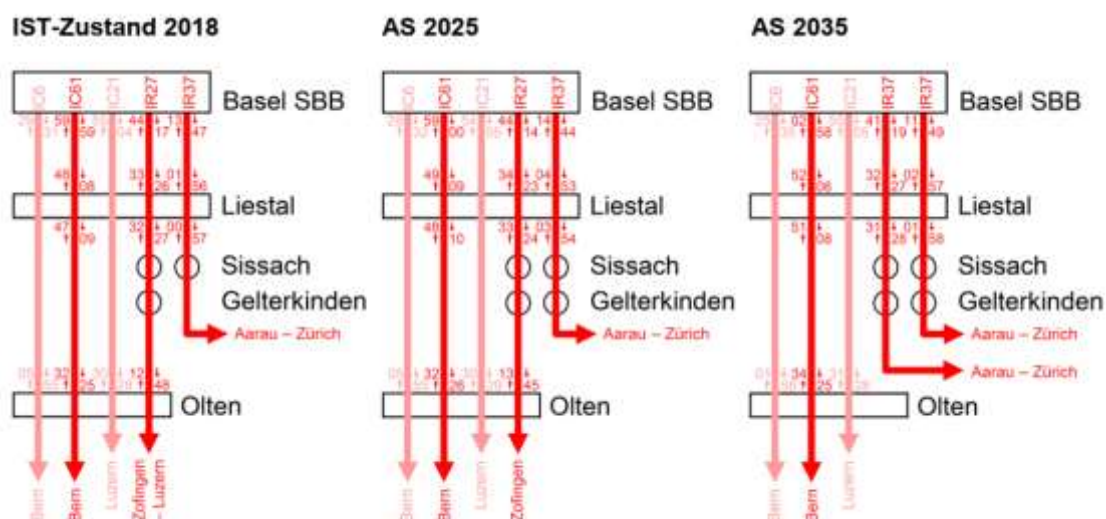


Abbildung 1: Bestehendes bzw. geplantes Fernverkehrsangebot Basel – Liestal – Olten.

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 2016/7 zum Fahrplan 2025 von Rolf Gutzwiller, GLP/EVP/Die Mitte-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 Ausbauschritt 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. Postulat 2017/040 betreffend Kriterien Fernverkehr von Rolf Gutzwiller, GLP/EVP/Die Mitte-Fraktion

Postulatstext:

Im Gegensatz zum öffentlichen regionalen Personenverkehr ist der öffentliche Fernverkehr (FV) grundsätzlich eigenwirtschaftlich zu betreiben und wird nicht von der Politik bestellt. Um die beiden Verkehre sauber abzugrenzen, für eine transparente Angebotsplanung und im Hinblick auf die bevorstehende Erneuerung der FV-Konzession hat das Bundesamt für Verkehr eine Wegleitung Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr (Version 1.7 vom 24.01.2017) in Vernehmlassung gegeben, zu welcher die Kantone nun im Rahmen einer informellen Vorkonsultation angehört werden.

Bezüglich der Haltepolitik wird unterschieden:

- 1, Metropolanzentren (2.8. Basel, Bern, Zürich)*
- 2. Grossstädtische Zentren (2.8. Luzern)*
- 3. Landesflughäfen (Zürich, Genf, Basel)*
- 4. Mittelstädtische Zentren (2.8. Zug, Fribourg, Schaffhausen, Chur)*
- 5. Einwohnerstarke Agglomerationen (> 70'000 Einwohner Stand 2015, z.B. Wil SG)*
- 6. Netzrelevante Haltepunkte (2.8. Olten, Sargans, Interlaken)*

Die einwohnerstarken Agglomerationen werden dabei im Anhang 2 aufgelistet inkl. aller zugehörigen Gemeinden; sie entsprechen gemäss Kommentar den mittelstädtischen Zentren. Liestal resp. die gesamte Region nördlich des Juras fehlt dabei komplett.

Bezüglich Anbindung an den FV umfasst die Agglomeration Liestal jedoch viel: Die direkten Nachbargemeinden, weitere Gemeinden im Ergolzthal, die beiden Frenkentäler inkl. ihrem Einzugsgebiet, Teile vom Schwarzbubenland und das Gebiet Arisdorf-Hersberg. Eine grobe Überschlagsrechnung ergibt für die FV-relevante einwohnerstarke Agglomeration Liestal rund 80'000 Einwohner, d.h. sie gehört klar in die oben genannte Kategorie 5.

Auch wenn das vom BAV in die Vernehmlassung geschickte Konzept nur als „Wegleitung“ bezeichnet ist, beinhaltet es bezüglich der Haltepolitik im nationalen Fernverkehr ganz wesentliche Aussagen, welche von Liestal keinesfalls unwidersprochen bleiben dürfen. Zudem hat sich in der Vergangenheit mehrfach gezeigt, dass die Initiative von der Stadt Liestal ausgehen muss und das Handlungsprimat nicht allein den kantonalen Fachstellen überlassen werden darf.

Der Stadtrat wird deshalb gebeten, bei den zuständigen Stellen des Kantons mit dem nötigen Nachdruck einzubringen, dass die einwohnerstarke Agglomeration Liestal im Papier Grundsätze und Kriterien Fernverkehr“ explizit aufgenommen wird.

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

Der vollständige Bericht «Mobilitätsdrehscheibe Liestal, Gesamtdokumentation» kann unter https://www.liestal.ch/dl.php/de/6075653e97bf0/2016-7b_Fahrplan_2025_Mobilitatsdrehscheibe_Liestal_Gesamtdokumentation.pdf eingesehen werden.



Wie in den Zwischenberichten vom 28.02.2019 und vom 13.04.2021 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.

5. 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.

6. 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.»

In der Behandlung im Landrat wurde das Postulat 2019/426 nicht abgeschrieben. Somit hat auch die BUD den Auftrag vom Landrat sich weiterhin aktiv für den zusätzlichen Halt des IC 6 in Liestal einzusetzen.

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 Angebotskonzeptes 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.

Leider liegt bis heute noch kein Ergebnis von Seiten der SBB bezüglich der Prüfung der Eingaben im Änderungsmanagement vor.

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 der Unbill des siebenjährigen Vierspurausbaus nicht einfach so hingenommen werden kann. Vielmehr ist der Stadtrat der Überzeugung, dass es nun auch zwingend einen raschen Ausbau der Kapazität auf der Ergolzachse zwischen Liestal und Olten braucht. Aus diesem Grund ist die Realisierung des Wisenbergtunnels umgehend an die Hand zu nehmen.

Die Stadt ist weiterhin daran, intensiv zu lobbyieren um die notwendige Überzeugungsarbeit für die Bedeutung des zusätzlichen Fernverkehrshalts für die Region und den Kanton zu leisten.

7. Aufwertung von Liestal im Raumkonzept Schweiz

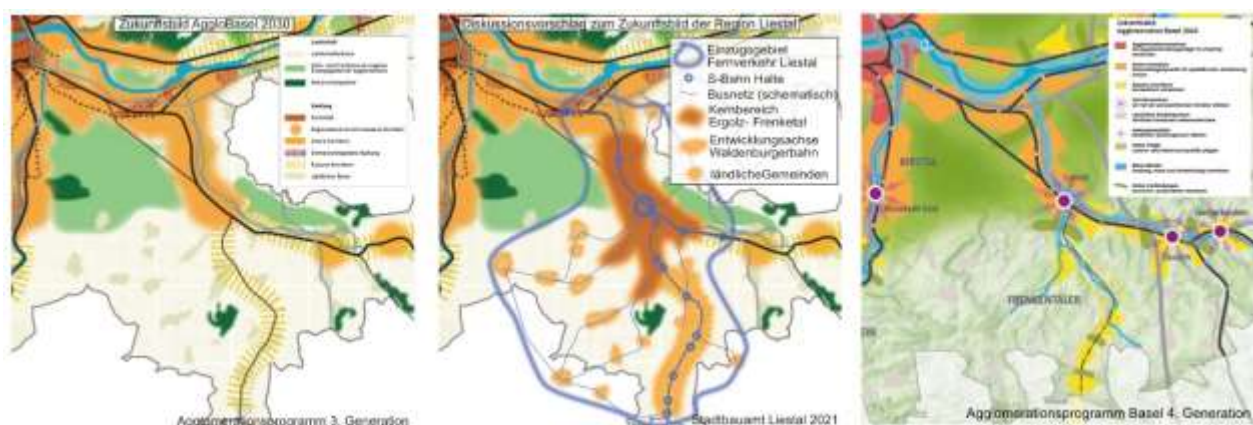
In ihrem Bericht zum Postulat 2019/426 von Urs Kaufmann: «Fernverkehrshalte in Liestal» schreibt die Regierung weiter:

«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.»

Die Stadt Liestal hat Ihren Vorschlag in die Überarbeitung des Zukunftsbilds der Agglomeration Basel eingebracht. Im Zukunftsbild, welches dann im Agglomerationsprogramm 4. Generation im 2021 publiziert wurde, ist nun Liestal als eigenständiges Zentrum dargestellt.



Vergleich der Zukunftsbilder aus dem Agglomerationsprogramm 3. und 4. Generation mit dem Diskussionsvorschlag der Stadt Liestal

Dennoch wird die Stadt Liestal mit Nachdruck ihre bisher unternommenen Schritte, namentlich in ihren Stellungnahmen zum Agglomerationsprogramm und anderen Planungsinstrumenten und in Gesprächen und Arbeitsgruppen 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 Gemeinden im Ergolz- und Frenkental 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. Beilagen

Der vollständige Bericht «Mobilitätsdrehscheibe Liestal, Gesamtdokumentation» kann unter https://www.liestal.ch/dl.php/de/6075653e97bf0/2016-7b_Fahrplan_2025_Mobilitatsdreh-scheibe_Liestal_Gesamtdokumentation.pdf eingesehen werden.

