



DER STADTRAT AN DEN EINWOHNERRAT

# **Fernverkehr (Sammelvorlage)**

Berichte Stadtrat zu Postulaten:

## **Fahrplan 2025**

**2016/7a**

Postulat von Rolf Gutzwiller der CVP/EVP/GLP-Fraktion zum Fahrplan 2025

## **Fernverkehr**

**2017/40a**

Postulat «Grundsätze und Kriterien Fernverkehr vom Januar 2017» von Rolf Gutzwiller der CVP/EVP/GLP-Fraktion

## **Fahrplankonferenz**

**2017/68a**

Interfraktionelles Postulat betreffend Wiedereinführung der Liestaler Fahrplankonferenz von Hanspeter Meyer namens der SVP-Fraktion und Rolf Gutzwiller namens der CVP/EVP/GLP-Fraktion

**Kurzinformation**

Zwei Postulate von Rolf Gutzwiller, CVP/EVP/GLP Fraktion sowie ein weiteres von Hanspeter Meyer, SVP Fraktion und Rolf Gutzwiller, CVP/EVP/GLP Fraktion, fordern die Stadt Liestal auf, sich für den Erhalt bzw. eine Verbesserung der Fernverkehrshalte in Liestal einzusetzen. Die Stadt ist auf verschiedenen Kanälen aktiv geworden um dieses Anliegen bei den zuständigen Stellen zu vertreten. Unterdessen ist es gelungen die Ausgangslage zu klären, die möglichen Handlungsfelder zu definieren und das Thema auf die Agenda zu setzen, sowohl politisch im Landrat und im National- und Ständerat als auch medial.

Es zeigt sich leider, dass trotz der Interventionen der Stadt Liestal das Fernverkehrsangebot ab 2025 reduziert wird. Der Luzerner Zug wird ab 2025 nur noch bis Zofingen verkehren. Der Stadtrat wird sich weiterhin dafür einsetzen, einen entsprechenden Ersatz zu erhalten.

Ein zusätzlicher Schnellzugshalt in Liestal, in der Periode 2030/35 ist bisher, gemäss der Botschaft des Bundesrats, zum Ausbauschnitt 2030/35, nicht vorgesehen. Hingegen soll der „Luzerner“ Zug, der dannzumal aber nur noch bis nach Zofingen verkehren wird, zugunsten einer zweiten Verbindung nach Zürich ganz wegfallen. Der im Konzept der Planungsregion Nordwestschweiz zum Angebotskonzept Planungsregion Nordwestschweiz aus dem Jahr 2014 als Schlüsselthema formulierte Halbstundentakt mit einem zweiten Halt des Schnellzugs nach Bern ist nicht vorgesehen. Damit würde Liestal einen Schnellzugshalt nach Olten mit entsprechenden Umsteigemöglichkeiten verlieren.

Längerfristig lassen sich die Optionen für Liestal nur dann erweitern, wenn sich die Stadt Liestal weiterhin selbstbewusst und mit einer eigenen Argumentation in die Diskussion einbringt. Hierzu muss das Verständnis von Liestal als Kantonshauptort und als Zentrum einer einwohnerstarken Agglomeration mit ca. 80'000 Einwohnerinnen und Einwohnern und rund 50'000 Arbeitsplätzen besser im kantonalen Richtplan, im Agglomerationsprogramm und im Raumkonzept Schweiz aufgenommen werden. Mit diesen Zahlen weist Liestal ein grosses Nachfragepotential auf, das in der Diskussion um die Anschlüsse auch gegenüber anderen Regionen im Kanton und gegenüber dem Bahnhof Basel noch stärker gewichtet werden muss. Nicht nur die Stadt Liestal, sondern auch die SBB müsste selber auch ein grosses Interesse daran haben, dieses Marktpotential auszuschöpfen.

Folgende Massnahmen sind geplant:

- Lobbyarbeit beim Kanton (Verwaltung und Parlament), bei den SBB und beim BAV sowie bei den Bundesparlamentarierinnen und -parlamentariern. Es haben bereits mehrere Treffen stattgefunden.

- Bewusstsein in der Region Liestal für die Bedeutung des Fernverkehrsanschlusses in Liestal als regionales Anliegen schaffen. Die Region Liestal Frenkentäler Plus soll als Gefäss genutzt werden. Ebenfalls einbezogen werden die Gemeinden auf der Ergolzachse.
- Konsequente Abstimmung der Bus- und WB-Anschlüsse am Bahnhof Liestal auf die Fernverkehrshalte. Ein erster Erfolg mit der Verbesserung der Anschlüsse des 70-er Busses wurde bereits erreicht.
- Liestal als einwohnerstarke Agglomeration im Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms, im kantonalen Richtplan und im Raumkonzept Schweiz sichtbar machen. Erste Gespräche mit dem Amt für Raumplanung haben bereits stattgefunden.

Nur mit einer hartnäckigen, langfristig angelegten und auf die wirtschaftlichen Fakten abgestützte Lobbyarbeit sowie der Korrektur der raumplanerischen Grundlagen lassen sich in Zukunft heute starre Randbedingungen, die Neues verhindern, verändern. Das Bewusstsein für die Bedeutung des Einzugsgebiets des Bahnhofs Liestal für den Fernverkehr zu schaffen braucht Zeit, Hartnäckigkeit und eine eigenständige Fachkompetenz in der Verwaltung der Stadt Liestal. Damit das Angebot der Fernverkehrshalte in Liestal in näherer Zukunft gehalten und in fernerer Zukunft ausgebaut werden, muss dieses Thema angesichts der langen Planungshorizonte mit einer ausgesprochenen Langfristperspektive aktiv weiter bearbeitet werden.

#### Anträge

1. Der Einwohnerrat nimmt die Ausführungen des Stadtrats zum Postulat Nr. 2016/7 „Fahrplan 2025“ von Rolf Gutzwiller der CVP/EVP/GLP-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 CVP/EVP/GLP-Fraktion als Zwischenbericht zur Kenntnis.
3. Der Einwohnerrat nimmt die Ausführungen des Stadtrats zum Postulat Nr. 2017/068 „Interfraktionelles Postulat betreffend Wiedereinführung der Liestaler Fahrplankonferenz“ von Hanspeter Meyer namens der SVP-Fraktion und Rolf Gutzwiller namens der CVP/EVP/GLP-Fraktion zur Kenntnis.
4. Der Einwohnerrat schreibt das Postulat Nr. 2017/68 „Interfraktionelles Postulat betreffend Wiedereinführung der Liestaler Fahrplankonferenz“ von Hanspeter Meyer namens der SVP-Fraktion und Rolf Gutzwiller namens der CVP/EVP/GLP-Fraktion als erfüllt ab.

Liestal, 12. Februar 2019

Für den Stadtrat Liestal

Der Stadtpräsident

Daniel Spinnler

Der Stadtverwalter

Benedikt Minzer

# DETAILINFORMATIONEN

## 1. Zukünftige Schnellzugshalte und Verbindungen im Fernverkehr ab Liestal

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 Kantons-hauptort 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 der IC61 mit Halt in Olten nach Bern, der IR27 mit Halten in Sissach, Gelterkinden, Olten, Zofingen und Sursee nach Luzern und der IR37 mit Halten in Sissach, Aarau und Lenzburg nach Zürich in Liestal.

**Im Ausbauschnitt 2025** wird der direkte Schnellzug (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 Zug nach Luzern (IR 27) ersatzlos aufgehoben. In der Fahrplage des IR 27 wird stattdessen ein zusätzlicher IR37 nach Zürich mit Halt in Liestal, Aarau, Lenzburg und zusätzlichen Halten in Gelterkinden geführt. Der IR37 nach Zürich wird damit vom Stunden- zum Halbstundentakt verdichtet. Weil diese Züge nicht in Olten halten, wird gleichzeitig das Fernverkehrsangebot ab Liestal von 2 auf 1 Zug pro Stunde ausgedünnt. Als Kompensation sollen die Anschlüsse der S3 in Olten an die Züge nach Luzern, Bern und Solothurn verbessert werden.

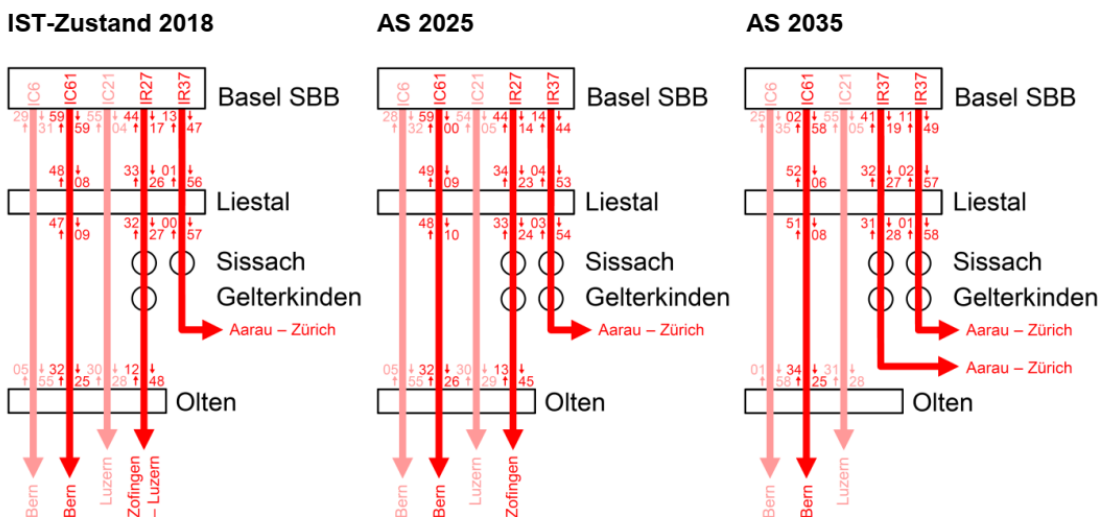


Abbildung 1: Bestehendes bzw. geplantes Fernverkehrsangebot Basel – Liestal – Olten.

Somit bleiben ab 2035 in Liestal zwar drei Schnellzugshalte. Aber die Fernverkehrsdestination Zofingen/Luzern wird nicht mehr bedient, ebenfalls wird eine der beiden Schnellzugverbindungen nach Olten ersatzlos gestrichen. Ein von Liestal geforderter zusätzlicher Halt des IC6 nach Bern in Liestal ist derzeit nicht geplant.

## 2. Politische Vorstösse

In diesem Zusammenhang hat der Einwohnerrat drei Postulate an den Stadtrat überwiesen.. Zudem verabschiedete der Einwohnerrat eine dringliche Resolution zuhanden des Bundesrats. Neben dem Einwohnerrat wurde auch der Landrat in dieser Frage aktiv. Die Stadt Liestal hat in der Folge ihre Anliegen aktiv in Vernehmlassungen und auf Bundespolitischer Ebene eingebracht. Ebenfalls wurden zahlreiche Medienberichte publiziert.

Nachfolgend folgt eine Übersicht zu diesen Vorstössen sowie zu den Reaktionen der entsprechenden Behörden und Amtsstellen:

### 2.1 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.

## 2.2 Postulat 2016-388 Landrat BL: SBB-Fahrplan 2025 – Die Kantonshauptstadt besser an die Restschweiz anschliessen Thomas Eugster, FDP Fraktion

Ein in weiten Teilen gleichlautendes Postulat wurde von Thomas Eugster, im Landrat des Kantons Basel-Landschaft, eingereicht (Postulat 2016-388).

Die Regierung nahm zum Postulat Eugster wie folgt Stellung

*Zu den konkret geforderten Punkten ist der Stand wie folgt:*

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

Als Kompensation für die wegfallende Verbindung zwischen Liestal und Luzern hat der Kanton BL im STEP AS 2030/35 schlanke Anschlüsse an die S-Bahn in Olten/Zofingen nach Sursee/Luzern gefordert. Davon profitieren würden alle Haltepunkte BL auf der Strecke zwischen Liestal und Olten.

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.

Die IC Basel – Zürich werden weiterhin nicht in Liestal halten. Diese Haltepolitik entspricht Wegleitung Fernverkehr. Hingegen hält der IR Basel – Zürich, der via Aarau und Lenzburg verkehrt, weiterhin in Liestal und wird gemäss aktuellem Planungsstand STEP AS 2030/35 neu halbstündlich verkehren.

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

Die Durchbindungen der S-Bahnen werden durch die sieben Bestellerbehörden der tri-nationalen S-Bahn Basel festgelegt. Im Hinblick auf die Inbetriebnahme des Schienenanschlusses an den EuroAirport sind folgende S-Bahn-Durchbindungen vorgesehen:

S2: Liestal – Basel SBB – EuroAirport – Mulhouse

S3: Aesch – Basel SBB – Olten – Zofingen

S4: Laufen – Basel SBB – EuroAirport

Entgegen dem Antrag der Regierung wurde dieses Postulat durch den Landrat als nicht erfüllt stehen gelassen und der Auftrag besteht weiter.

Zu den Details des Postulats, der vollständigen Antwort der Regierung sowie der Diskussion im Landrat siehe <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/landrat-parlament/geschaeft/geschaeft-ab-juli-2015?i=https%3A/baselland.talus.ch/de/politik/cdws/geschaeft.php%3Fqid%3D86b08a5445a943d4b31fa4c75cb4e9b4> .

### 2.3 Postulat 2017-040 Bundesamt für Verkehr (BAV) Grundsätze und Kriterien Fernverkehr vom Januar 2017 von Rolf Gutzwiller, CVP/GLP/EVP 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 Vorkonzultation angehört werden.*

*Bezüglich der Haltepolitik wird unterschieden:*

1. Metropolzentren (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 Initiati-*

ve 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.

#### 2.4 Postulat 2017-068 Interfraktionelles Postulat betreffend Wiedereinführung der Liestaler Fahrplankonferenz von Hanspeter Meyer SVP Fraktion und Rolf Gutzwiller, CVP/GLP/EVP Fraktion

Postulatstext:

*Das Verfahren betr. Fahrplangestaltung ist jeweils sehr komplex. Damit die Wünsche der Regionen möglichst berücksichtigt werden, sind grosse Anstrengungen seitens Politik und Wirtschaft nötig. Diverse Regionen in der Schweiz sind deshalb sehr aktiv und bearbeiten dieses Gebiet in einem grösseren und auch öffentlichen Rahmen.*

*In Liestal resp. beim Kanton wird die Fahrplangestaltung sehr zurückhaltend und stiefmütterlich behandelt. Das führt dazu, dass wir immer wieder Verschlechterungen resp. keine Verbesserungen hinnehmen müssen.*

*Das jüngste Beispiel: Gemäss Medienmitteilungen soll die Verbindung Basel-Tessin mit einem Zug nach Locarno ergänzt werden, mit Halt in Olten, Luzern, Arth Goldau und Belinzone. Die Baselbieter Metropole wird einmal mehr nicht berücksichtigt.*

*Weiteres Beispiel: Im Gespräch ist die heutige Verbindung nach Luzern. Hier existieren Pläne, diesen Zug nur noch bis Zofingen (wie auch schon) zu führen. Zu erwähnen ist auch der Wegfall der Direktverbindung ins Wallis.*

*Liestal muss sich endlich zur Wehr setzen, damit unser (neuer) Bahnhof nicht zum Provinz-Bahnhof degradiert wird. Vermehrte Fernverkehrshalte in Liestal wirken sich auch positiv auf den chronisch überlasteten Bahnhof Basel SBB aus.*

*Es ist uns bewusst, dass die Postulate 2016-07 zum Fahrplan 2025 und 2017-40 zum FV-Konzept BAV in ähnlicher Sache hängig sind. Die Beantwortung wird seit Monaten immer wieder hinausgeschoben, weshalb wir mit einem neuen Vorstoss bewirken möchten, dass endlich Schwung in diese Angelegenheit kommt. Wir meinen, dass mit der Wiedereinführung der Liestaler Fahrplankonferenz und aller mit unserem Mittelzentrum als Umsteigeort verbundenen Gemeinden unsere Anliegen breiter abgestützt würden, eine stärkere Medienpräsenz erhielten und bei den zuständigen Stellen mit grösserem Nachdruck deponiert werden können.*

*Deshalb stellen wir folgenden Antrag:*

*Der Stadtrat wird eingeladen, eine Fahrplankonferenz für das Mittelzentrum Liestal einzuführen.*

### 3. **Sofortmassnahmen**

Als kurzfristige Massnahmen hat der Stadtrat im Rahmen diverser Stellungnahmen und Gesprächen mit dem Kanton und der SBB nachdrücklich immer wieder die Anliegen der Stadt und Region Liestal eingebracht. Über die Kontakte zu den Bundesparlamentarierinnen und -parlamentarier wurden neben der durch Ständerat Claude Janiak eingereichten Interpellation auch Fragen in der Fragstunde des Nationalrats platziert.



Parallel zu diesen kurzfristigen Massnahmen wurde mit externer Unterstützung eine längerfristige Strategie ausgearbeitet und mit dem Kanton Basel-Landschaft koordiniert.

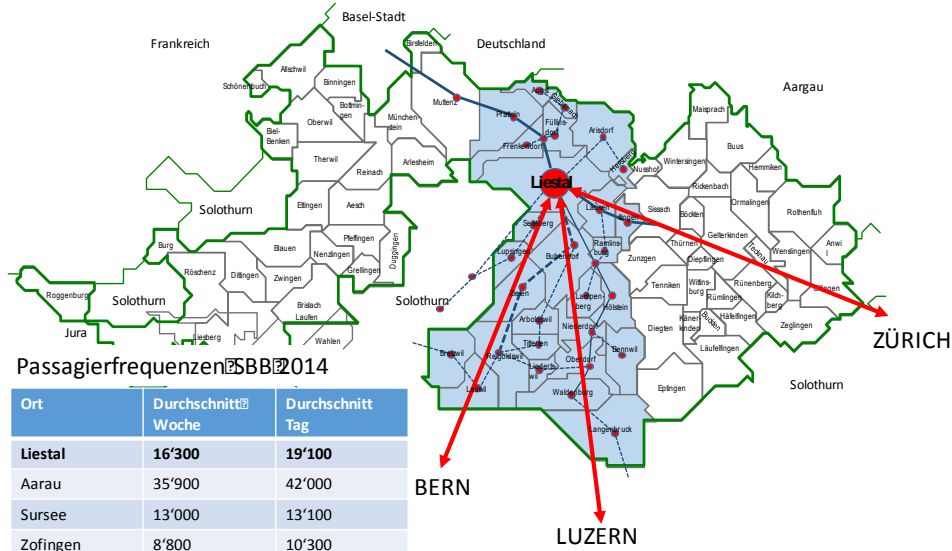
3.1 Stellungnahme des Stadtrats zum Ausbauschnitt 2030/35 zuhanden des BAV

Der Stadtrat hat im Rahmen der Vernehmlassung zum Ausbauschnitt Bahninfrastruktur 2030/35 eine Stellungnahme verfasst.

Dabei wurde die Argumentation auf das Einzugsgebiet der einwohnerstarken Region Liestal mit ca. 80'000 Einwohnerinnen und Einwohnern ausgerichtet. Die Region Liestal wurde bisher so in der Argumentation nicht wahrgenommen.

**Mobilitätsdrehscheibe Liestal:**

Direkte Schnellzugsverbindungen für 80'000 Einwohner im Raum Liestal nach Bern, Luzern, Zürich  
 Direkte Schnellzugsverbindungen für Zupendler in die Wirtschaftsregion Liestal von Bern, Luzern, Zürich



Stellungnahme des Stadtrats zuhanden des BAV vom 9.1.2018:

*Die Stadt Liestal nimmt gerne Stellung zum Ausbauschnitt Bahninfrastruktur 2030/2035. Wir sind von den Investitionen im Raum Basel – Jura betroffen und äussern uns insbesondere zu diesen Vorhaben.*

*Im Einzugsgebiet der Mobilitätsdrehscheibe am Bahnhof Liestal wohnen rund 80'000 Einwohner. Die Region bietet rund 47'000 Arbeitsplätze. Rund 18'000 Passagiere steigen täglich am Bahnhof Liestal ein und aus. Das Einzugsgebiet von Liestal gehört mit seinen rund 80'000 Einwohnern zu den **einwohnerstarken Agglomerationen**. Die bereits geplanten grossen Investitionen der SBB in den Bahnhof Liestal unterstreichen die Bedeutung des Bahnhofs Liestal. Mit dem neuen attraktiven Bahnhof, als regionale Mobilitätsdrehscheibe, wird das Potential deutlich verbessert. Mit der geplanten Einführung des Viertelstundentakts wird Liestal zudem als Umsteigepunkt auf den Fernverkehr auch für die Reisenden aus Muttenz, Pratteln und Frenkendorf-Füllinsdorf attraktiv, was das Einzugsgebiet für das Fernverkehrsangebot nochmals erhöht.*

*Durch die mit den Ausbausritten 2030 / 35 vorgesehenen Investitionen werden die Kapazitäten im Regionalverkehr erhöht. Dies begrüssen wir sehr, da die regionale Erreichbarkeit von Liestal ein wichtiger Standortfaktor ist. Insbesondere ist die Umsetzung der Durchbindung der S-Bahnverbindung bis an den Euroairport ein grosser Gewinn für die Stadt Liestal und die Gemeinden der Region welche über das Busnetz und die Waldenburgerbahn an den Bahnhof Liestal angeschlossen sind. Allerdings wirkt die Verbesserung im Regionalverkehr nur in Richtung Basel, da der ¼ Stundentakt aus Kapazitätsgründen auf der Strecke von Liestal bis Olten bislang nur bis Liestal eingeführt werden kann.*

*Ebenso wichtig wie die guten Regionalzugsverbindungen sind für die Region Liestal die Fernverkehrshalte. In Liestal halten heute stündlich direkte Fernverkehrszüge von und nach Bern, Zürich und Luzern. Mit diesen attraktiven direkten Verbindungen ins Mittelland und in die grossen Wirtschaftszentren bedienen sie damit wichtige Arbeitsorte der Bewohner unserer Region. Viele Berufstätige der Region pendeln täglich nach Zürich, Bern, Luzern, Aarau und Olten. Dieses Angebot ist auch für Zupendler aus diesen Regionen attraktiv. Die Firmen in Liestal und der Region mit ihren 47'000 Arbeitsplätzen sehen dies als wichtigen Standortfaktor an. Das Fernverkehrsangebot ist auch im Freizeitverkehr für die Region von zentraler Bedeutung und ein wichtiger Standortfaktor.*

*Wir begrüssen explizit den Angebotsausbau der Waldenburgerbahn, der regional von grosser Bedeutung ist. In Bezug auf Kapazitätsüberlegungen und die Fahrplangestaltung sind für die Kunden der Waldenburgerbahn aber nicht nur die Anschlüsse nach Basel wichtig, sondern ebenso auch die Anschlüsse von und zu den direkten Fernverkehrszügen nach Bern, Luzern und Zürich.*

*Uns fällt auf, dass für die Ausbauschritte 2030 / 35 in der Region Basel der Regionalverkehr und die Anbindung nach Basel ein hohes Gewicht hat – was wir selbstverständlich begrüssen. **Wir bitten Sie aber dringend, in den Planungen ebenso die notwendigen Kapazitäten für die direkten Verbindungen aus der Region Liestal an die Arbeitsorte Bern, Zürich, Luzern, Olten und Aarau aufzunehmen und hoch zu gewichten.***

### 3.2 Fragen von Nationalrätinnen aus dem Kanton Basel-Landschaft für die Fragestunde des Nationalrats vom 11.6.2018

Aufgrund eines Treffens des Stadtpräsidenten mit den Bundesparlamentariern und -parlamentarierinnen aus dem Kanton Basel-Landschaft haben die Nationalrätinnen Daniela Schneeberger, Maya Graf und Susanne Leutenegger-Oberholzer in der Fragestunde des Nationalrats jeweils eine Frage zum Thema eingereicht. Am 11.6.2018 beantwortete der Bundesrat die folgenden Fragen wie unten genannt

#### 3.2.1 Fragen von Nationalrätin Daniela Schneeberger (FDP Fraktion):

*Bereits 2025 muss der gut erschlossene Bahnhof Liestal mit Verschlechterungen im Fernverkehr (FV) rechnen. Bis 2035 soll Liestal zum Provinzbahnhof mit nur einer FV-Anbindung werden.*

*1. Teilt der Bundesrat die Sicht, dass die Region Liestal fälschlicherweise nicht als einwohnerstarke Region (mehr als 70 000 Einwohner) erkannt wurde?*

2. Was ist seine Haltung dazu, dass die Bevölkerung sieben Jahre ein Eisenbahn-Grossprojekt (Vierspurausbau) ertragen muss und bei dessen Abschluss Verschlechterungen im FV erhält?

### 3.2.2 Fragen von Nationalrätin Susanne Leutenegger-Oberholzer (SP Fraktion):

*Der Kantonshauptort Liestal ist derzeit eine aktuell gut erschlossene Verkehrsdrehscheibe für den Kanton Basel-Landschaft. Das soll sich einer SBB-Rückmeldung auf die Vorschläge des Bundesamtes für Verkehr (BAV) zufolge ändern.*

*Dazu wird der Bundesrat um die Beantwortung von Fragen gebeten:*

1. *Trifft es zu, dass Liestal bis 2035 zu einem Provinzbahnhof mit lediglich einem direkten Anschluss nach Zürich mit zusätzlichen Haltestellen herabgestuft werden soll?*
2. *Trifft es zu, dass bereits ab dem Jahr 2025 mit Verschlechterungen zu rechnen ist, so z. B. mit Umsteigen in Zofingen für die Fahrt nach Luzern und zusätzliche Haltestellen nach Zürich, also ausgerechnet in dem Jahr, in welchem der Vierspurausbau, ein mehrere Hundert Millionen schweres siebenjähriges Bauprojekt, sowie der neue Bahnhof in Betrieb genommen werden sollen?*
3. *Geht das BAV bei den Planungen davon aus, dass mit dem Viertelstundentakt von Liestal aus ein Umweg nach Basel verkräftbar wäre, um nach Bern oder Luzern zu gelangen?*

### 3.2.3 Frage von Nationalrätin Maya Graf (Gründe Fraktion):

*Gemäss SBB-Rückmeldung soll die aktuell gut erschlossene Verkehrsdrehscheibe am Bahnhof Liestal bis 2035 zu einem Provinzbahnhof mit nur einem direkten Anschluss nach Zürich mutieren. Für die Kantonshauptstadt mit grossem Einzugsgebiet sind diese Verbindungen und Umsteigemöglichkeiten auf den Fernverkehr zentral.*

*Was unternimmt der Bundesrat gegenüber den SBB zum Erhalt von Schnellzughalten in regionalen Zentren, die eine massive Entlastung des privaten Verkehrs mittels Umsteigen ermöglichen?*

### 3.2.4 Antwort des Bundesrates vom 11.6.2018:

*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. In den Planungen des Bundes, sei es bei der Erneuerung der Fernverkehrskonzession oder beim Infrastrukturausbau, wird der Status von Liestal erhalten. **Die Stadt Liestal wird weiterhin mit Fernverkehrszügen in Richtung Basel, Bern und Zürich bedient. Mit dem Ausbauschritt 2030/35 soll die heutige Angebotsdichte sichergestellt werden: Drei Fernverkehrszüge pro Stunde werden Liestal bedienen.** Zudem werden nach dem Ausbau des Bahnhofs Liestal S-Bahn-Züge im Viertelstundentakt zwischen Basel und Liestal verkehren (heute Halbstundentakt). Die in den Medien dargestellte Reduktion an Fernverkehrshalten in Liestal ist dem Bundesrat nicht bekannt.*

### 3.3 Dringliche interfraktionelle Resolution des Liestaler Einwohnerrats

Zudem hat der Einwohnerrat an seiner Sitzung vom 28. Juni 2018 die dringliche Resolution «Liestal im Fernverkehr auf das Abstellgleis? Nicht mit uns!» beschlossen:

*Sehr geehrte Damen und Herren*

*Nach aktuellem Fahrplan führt heutzutage die schnellste Verbindung Richtung Mittelland - und in den meisten Fällen auch nach Basel - für die Einwohner von 36 Gemeinden aus den Kanton Basel-Landschaft, Solothurn und Aargau (siehe Aufzählung im Verteiler und Anhang) über Liestal, verfügt Liestal doch - noch - über Fernverkehrshalte nach Olten, Zürich, Bern und Luzern. Diese 36 Gemeinden zählten am 31. Dezember 2016 82'393 Einwohner. 10 Buslinien und die Waldenburgerbahn (die in den kommenden Jahren totalrenoviert wird und somit noch mehr Fahrgäste erwartet werden) führen aktuell nach Liestal. Obwohl die Agglomeration Liestal damit deutlich über der vom BAV gesetzten Grenze von 70'000 Einwohnern liegt und somit als einwohnerstarke Agglomeration zu gelten hat (Kategorie B), wird Liestal nur in der tiefsten Kategorie C geführt. Und dies hat einen massiven drohenden Angebotsabbau zur Folge!*

*Die SBB bauen in den kommenden Jahren den Bahnhof Liestal total neu, Liestal hat grosse Bauarbeiten zu erdulden und wird durch die verbreiterte Bahnlinie noch mehr getrennt - erhält aber auch einen attraktiven Bahnhof, der zum Verweilen und Umsteigen lockt. Doch statt dem neuen Bahnhof und der Bedeutung des Knotens Liestal Rechnung zu tragen und das Angebot auszubauen, planen die SBB mit dem Fernverkehrskonzept 2035 einen radikalen Abbau des Angebots in Liestal: Statt wie heute stündlich ein Fernverkehrshalt nach Bern, Luzern und Zürich, zweimal stündlich nach Olten und dreimal stündlich nach Basel - sowie 2 S-Bahnen nach Basel resp. Olten - sollen ab 2035 sämtliche Fernverkehrshalte gestrichen werden: Ein Regioexpress soll zweimal stündlich nach Zürich verkehren, nach Olten führt nur noch 2x stündlich die S-Bahn. Nach Basel sollen 4 S-Bahnen und 2 Regioexpress verkehren. Nach Luzern, Bern etc. muss in Olten oder mit Spitzkehre in Basel umgestiegen werden. Die S-Bahn nach Olten bietet heute in Olten keine guten Anschlüsse, da sie ausserhalb der Taktzeiten .00 resp. .30 in Olten an- resp. abfährt.*

*Dies wird sich aufgrund der Trassenbelegungen durch den Fernverkehr auch in Zukunft nicht ändern. Liestal wird damit vom Fernverkehr abgehängt, die Fahrzeiten Richtung Mittelland verlängern sich um ca. eine halbe Stunde - resp. für Bern und Luzern um 50%. Auch nach Basel - Hauptpendelstrecke - wird das Angebot verschlechtert, muss doch häufiger die S-Bahn mit fast doppelt so langer Fahrzeit und schlechterem Rollmaterial benutzt werden, weil nur noch 2 Regioexpress statt 3 Fernverkehrszüge halten sollen. Diese Angebotsverschlechterung trifft nicht nur Liestal, sondern alle obgenannten 36 Gemeinden, deren Anschlüsse über Liestal führen. Sie alle verlieren den Anschluss an den Fernverkehr - über 80'000 Einwohner aus 3 Kantonen. Auch viele Einwohner des Kantons Basel-Stadt und der übrigen Gemeinden des Kantons Basel-Landschaft sind betroffen, nämlich alle jene, die nach Liestal und in die Agglomeration pendeln. Auch für sie verschlechtert sich das Angebot. Zudem werden ohne Fernverkehrshalte in Liestal noch mehr Menschen gezwungen, in Basel umzusteigen, was den heute schon stark frequentierten Bahnhof Basel SBB noch mehr belastet.*

*Dies ist nicht nur für Liestal inakzeptabel, sondern, wie wir meinen, für alle obgenannten Betroffenen. Es liegt somit im gemeinsamen Interesse nicht nur von Liestal, sondern von 36 Gemeinden aus 3 Kantonen, auch im Interesse der Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Solothurn und Aargau, die Fernverkehrshalte in Liestal auszubauen, wenigstens zu halten, keinesfalls abzubauen. Ein Interesse, dass auch die SBB eigentlich teilen sollte, denn wenn sich die Fahrzeiten mit dem öffentlichen Verkehr um 30 Minuten verlängern, werden viele Personen auf das Auto umsteigen, was aus vielen Gründen nicht wünschenswert ist.*

*Wir, der Einwohnerrat von Liestal, fordert daher im Namen seiner Einwohner die obgenannten sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrten Herren Meyer und Füglistaler, sehr geehrten National- und Ständeräte, sehr geehrten Regierungs- und Landräte und sehr geehrten Gemeindepräsidenten auf, sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten einzusetzen, dass Liestal im Fernverkehrskonzept des BAV zur Kategorie B gezählt wird, und so Liestal auch in Zukunft mindestens einmal stündlich einen Fernverkehrshalt (Kategorie mind. IC oder IR) nach Zürich, Bern und Luzern erhält.*

Die Resolution wurde von diversen Nachbargemeinden explizit per Gemeinderatsbeschluss unterstützt und beim Bundesrat eingereicht.

Frau Bundesrätin Leuthard hat auf das Schreiben am 2. August 2018 wie folgt geantwortet:

*Ich danke für die Zustellung der vom Einwohnerrat der Stadt Liestal am 29. Juni 2018 eingereichten Resolution. Der Bundesrat hat zu Ihren Anliegen bereits im Rahmen der parlamentarischen Fragestunde vom 11. Juni 2018 Stellung genommen. Ausserdem wird er im Rahmen der von Nationalrat Claude Janiak eingereichten Interpellation (18.3544) vertieft auf die Fragestellung eingehen.*

*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. Die Wegleitung für den Fernverkehr des Bundesamtes für Verkehr (BAV) sieht vor, dass auch kleinstädtische Zentren an den Fernverkehr angebunden werden können. In den Planungen des Bundes, sei es bei der Erneuerung der Fernverkehrskonzession oder beim Infrastrukturausbau, wird der Status von Liestal erhalten. **Die Stadt Liestal wird weiterhin mit Fernverkehrszügen in Richtung Basel, Bern und Zürich bedient.** Mit dem Ausbauschnitt 2030/35 soll die heutige Angebotsdichte sichergestellt werden: **Drei Fernverkehrszüge pro Stunde werden Liestal bedienen.** Zudem werden nach dem Ausbau des Bahnhofs Liestal S-Bahn-Züge im Viertelstundentakt zwischen Basel und Liestal verkehren (heute Halbstundentakt).*

*Ich bin überzeugt, dass Liestal mit diesem Bahnangebot gut eingebunden ist.*

Die Antwort von Frau Bundesrätin Leuthard macht klar, dass Liestal durch den Bund als Teil der Agglomeration Basel wahrgenommen wird und, was die Fernverkehrshalte angeht, auch so behandelt wird. **Immerhin wird der Erhalt des Status Quo versprochen, zumindest was die Zahl der Halte angeht. Dies ist aber nur die halbe Wahrheit. Liestal wird zwar weiterhin mit drei Fernverkehrszügen pro Stunde bedient. Der Luzerner Zug fällt aber zu Gunsten einer zweiten Verbindung nach Zürich weg.**

### 3.4 Medienmitteilung der Stadt Liestal zur Botschaft des Bundesrats zum Bahnausbau 2030/35:

Leider hat der Bundesrat die Stellungnahme des Stadtrats zum Ausbauschnitt 2030/35 nicht berücksichtigt. Immerhin hat aber die Medienmitteilung der Stadt Liestal zur Botschaft des Bundesrats zum Bahnausbau 2030/35 in den regionalen Medien Beachtung gefunden.

Medienmitteilung der Stadt Liestal:

*Ein lachendes und ein weinendes Auge  
Zur Botschaft des Bundesrats Bahnausbau STEP 2035*

*Die Stadt Liestal beurteilt die Bahnvorlage 2030/2035 ambivalent. Positiv würdigt sie den geplanten Angebotsausbau im Fernverkehr ab Liestal Richtung Zürich. Sehr kritisch steht sie hingegen der geplanten Verschlechterung des Angebots im Fernverkehr Richtung Olten-Zentralschweiz / Mittelland gegenüber. Die Stadtbehörden werden sich dafür einsetzen, dass im Rahmen der Parlamentsdebatte die Verschlechterungen rückgängig gemacht werden und auch in Zukunft pro Stunde und Richtung den Bahnkunden ab Liestal zwei Fernverkehrszüge Richtung Olten-Zentralschweiz / Mittelland zur Verfügung stehen.*

*Im Raum Liestal investiert der Bund in den nächsten Jahren nahezu eine Milliarde Schweizer Franken in den Ausbau der Bahninfrastruktur. 350 Millionen Franken kostet der Vierspurausbau des Bahnhofs Liestal, 300 Millionen Franken die Überwerfung in Muttenz. Dazu kommen 250 Millionen Franken für den Neubau der Waldenburgerbahn. Trotz den enormen Investitionen soll für die Kunden nur eine Verbesserung im S-Bahn-Angebot resultieren, mit einem Viertelstundentakt zwischen Basel und Liestal.*

*Auf dem Stand von 2004 soll hingegen das Angebot ab Liestal im Fernverkehr stehen bleiben. Ja schlimmer: um die stark nachgefragte Interregio—Verbindung (Basel-)Liestal-Zürich zum Halbstundentakt zu verdichten, will der Bundesrat die Zahl der Fernverkehrsverbindungen von Liestal in Richtung Olten/Zentralschweiz/Bern von zwei auf eine halbieren und dem Baselbiet damit auf diesen Relationen nur noch einen Stundentakt anbieten.*

*Zürich top – Rest flop?*

*Fazit: Nur das, was nach Zürich orientiert ist, will der Bundesrat stärken, alles andere hingegen schwächen. Mit dieser Haltung ist Liestal, ein Zentrum mit einem eigenen Einzugsgebiet von 80'000 Einwohnerinnen und Einwohnern, nicht einverstanden.*

*Das künftige Fernverkehrsangebot ab Liestal gemäss Botschaft des Bundesrates steht auch im Widerspruch zu den aktuellen Verkehrsentwicklungszahlen. Heute nutzen 60 Prozent der in Liestal einsteigenden Fahrgäste die Verbindungen nach Olten und weiter Richtung Luzern oder Bern, 40 Prozent die Destinationen Richtung Zürich. Eine Gleichbehandlung beider Achsen ist somit mehr als gerechtfertigt, eine Verschlechterung des Fernverkehrsangebots Richtung Olten/Bern/Luzern nicht nachvollziehbar.*

### *Haltung Stadt Liestal zum Fernverkehr*

*Die Stadt Liestal und ihre Bevölkerung erbringen in Zusammenhang mit dem Neu- und Ausbau des Bahnhofs grosse Opfer, nicht nur durch die jahrelangen Bauarbeiten. Sie erwartet, dass das Potenzial der Milliardeninvestition auch entsprechend genutzt und in Liestal ein ÖV-Knoten realisiert wird, der die Waldenburgerbahn und die zahlreichen Buslinien nicht nur mit der S-Bahn, sondern auch mit dem Fernverkehr optimal und in alle Richtungen verknüpft.*

*Die Stadt Liestal wird sich deshalb politisch dafür einsetzen, dass auch nach 2030/2035 im Fernverkehr ab Liestal Richtung ein Halbstundentakt angeboten wird.*

*Gleichzeitig unterstützt die Stadt Liestal die Verdichtung der heutigen Interregio-Verbindung (IR) nach Zürich zum Halbstundentakt.*

### 3.5 Stellungnahme des Stadtrats zum GLA 2020 – 2021

Die Stadt Liestal hat weiter gemeinsam mit der Region Frenkentaler zum generellen Leistungsauftrag des Öffentlichen Verkehrs GLA 2020 – 2021 Stellung genommen. In seiner Stellungnahme zuhanden von Regierungsrätin Pegoraro vom 3. Juli 2018 betont der Stadtrat einmal mehr den für die Region und den Kantonshauptort sehr wichtigen Stellenwert des Umsteigeknotens Liestal und die Anschlüsse an den Fernverkehr. So müssen die Busse und die Waldenburgerbahn in Zukunft besser auf den Fernverkehr angeschlossen werden. Er weist in seiner Stellungnahme auch auf das strategische Ziel von halbstündlichen schnellen Direktverbindungen nach Zürich, Bern und Luzern hin, wobei als Minimalforderung, von welcher in keiner Fahrplanperiode abgewichen werden soll, der IST Zustand erhalten werden muss.

### 3.6 Interpellation Claude Janiak im Ständerat (18.3544)

*Die Stadt Liestal ist das Zentrum einer Agglomeration, welche rund 80 000 Einwohnerinnen und Einwohner umfasst. Bezüglich Fernverkehr nutzen über 30 Gemeinden in den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn Liestal als Umsteigeknoten zum nationalen Fernverkehr. Mit Einführung des S-Bahn-Viertelstundentaktes Basel-Liestal ab 2025 wird sich diese Zahl weiter erhöhen, weil damit die Umsteigebeziehungen auf den Fernverkehr von den grossen Gemeinden Muttenz und Pratteln in Liestal attraktiver werden. SBB Infrastruktur baut von 2019 bis 2025 den Bahnhof Liestal für 350 Millionen Schweizerfranken zu einer leistungsstarken, attraktiven ÖV-Drehscheibe aus.*

*Die "Wegleitung Grundsätze und Kriterien für den Fernverkehr" (FV-Wegleitung) vom Bundesamt für Verkehr (BAV; Stand August 2017) beschreibt die Prinzipien der Bedienung von Ortschaften für den Fernverkehr.*

*Gemäss Kommentar entsprechen die einwohnerstarken Agglomerationen für die Angebotsüberlegungen den mittelstädtischen Zentren. Obschon die Kantonshauptstadt Liestal ein Einzugsgebiet von rund 80 000 Einwohnerinnen und Einwohnern hat, fehlt sie auf der Liste der einwohnerstarken Agglomerationen.*

*Obschon die Region Liestal ein Einzugsgebiet von rund 80 000 Einwohnerinnen und Einwohnern aufweist und mit rund 16 000 Arbeitsplätzen selber ein grosses Arbeitsplatzangebot bietet, ist sie im Raumkonzept Schweiz nur als kleinstädtisches Zentrum und als Teil der Agglomeration Basel dargestellt. Als einwohnerstarke Agglomeration sollte sie aber zu den mittelstädtischen Zentren gezählt werden. Für immer mehr Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, aber auch für die Firmen der Region sind die Verkehrsverbindungen über den Jura ein wichtiger Standortfaktor. Das Thema der Verbesserung*

*der Verkehrsverbindungen der gross- und mittelstädtischen Zentren über den Jura hinweg fehlt im aktuellen Raumkonzept Schweiz.*

*Dies hat direkte Auswirkungen auf die Fahrplankonzepte von Step Ausbauschnitte 2025 und 30/35, indem Liestal nur als Regionalbahnhof angesehen wird und so sukzessive schlechtergestellt wird - dies im Gegensatz zu anderen kleineren und grösseren Zentren, welche im Rahmen von Fabi/Step ihre ÖV-Angebote deutlich steigern können.*

*In diesem Zusammenhang ersuche ich den Bundesrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:*

- 1. Teilt er die Auffassung des Kantons Basel-Landschaft, dass der Kantonshauptstadt Liestal als einwohnerstarke Agglomeration mit rund 80 000 Einwohnerinnen und Einwohnern direkte Fernverkehrsanschlüsse an die Metropolitan- respektive grossstädtischen Zentren im Mittelland, insbesondere Zürich, Bern und Luzern, zustehen?*
- 2a. Was sind die Gründe, die Hauptstadt Liestal in der FV-Wegleitung komplett zu übergehen?*
- b. Liegt der Grund im planerischen Missverständnis, dass es sich bei Liestal "nur" um eine Gemeinde der Agglomeration Basel mit rund 15 000 Einwohnerinnen und Einwohnern handelt, statt um ein regionales Zentrum, das mit seinen rund 16 000 Arbeitsplätzen für Zu- und Wegpendler auch von und nach angrenzenden Kantonen einen wichtigen Abfahrts-, Ankunfts- und Umsteigeort darstellt?*
- c. Ist er dazu bereit, die missverständlichen Plangrundlagen seitens ARE für seinen Entscheid revidieren zu lassen?*
- 3. Teilt er unsere Auffassung, dass im Raumkonzept Schweiz ([www.raumkonzept-schweiz.ch](http://www.raumkonzept-schweiz.ch)) Liestal als Kantonshauptort und als eigenständiges regionales Zentrum in der Kategorie der mittelstädtischen Zentren aufgeführt werden sollte und dass im Raumkonzept der Eintrag für die Verbesserung der Verkehrsverbindungen der gross- und mittelstädtischen Zentren über den Jura hinweg fehlt?*
- 4. Wie stellt er sich zur konkreten Fahrplangestaltung von Step Ausbauschnitt 2025, welche den meisten Regionen massgebliche Verbesserungen bringt, aber Liestal just bei Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs 2025 im Fernverkehr eine Verschlechterung zumuten würde?*
- 5. Warum planen die SBB, im Ausbauschnitt 2030/35 das Angebot in Liestal im Fernverkehr auf nur noch einen halbstündlichen IR nach Aarau-Zürich (mit vielen Unterwegshalten) drastisch zu reduzieren und die Kantonshauptstadt damit beispielsweise genau gleich zu bedienen wie Gelterkinden, obwohl dieselben SBB in Liestal grosse Investitionen in Geschäftshochbauten tätigen und eigentlich auch auf entsprechende Umsätze setzen sollten, welche grosse Passagierfrequenzen voraussetzen?*

In seiner Antwort weist der Bundesrat einmal mehr auf die Stellung von Liestal als Kantonshauptort und auf das Raumkonzept hin. Spezifisch nimmt er zu den Fernverkehrshalten in Liestal wie folgt Stellung:

*In den Planungen des Bundes, sei es bei der Erneuerung der Fernverkehrskonzession oder beim Infrastrukturausbau, wird die sehr gute Erschliessung von Liestal erhalten. Die Stadt Liestal wird unverändert mit Fernverkehrszügen in Richtung Basel, Bern und Zürich bedient. Mit dem vorgesehenen Ausbauschnitt 2030/35 soll die heutige Angebotsdichte sichergestellt werden: **Drei Fernverkehrszüge pro Stunde und Richtung (Basel bzw. Bern/Zürich) werden Liestal bedienen.** Zudem werden nach dem Ausbau des*



*Bahnhofs Liestal S-Bahn-Züge im Viertelstundentakt zwischen Basel und Liestal verkehren (heute Halbstundentakt).*

Für die Details der Antwort sowie das Wortprotokoll der Ständeratsdebatte siehe <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeff?AffairId=20183544>

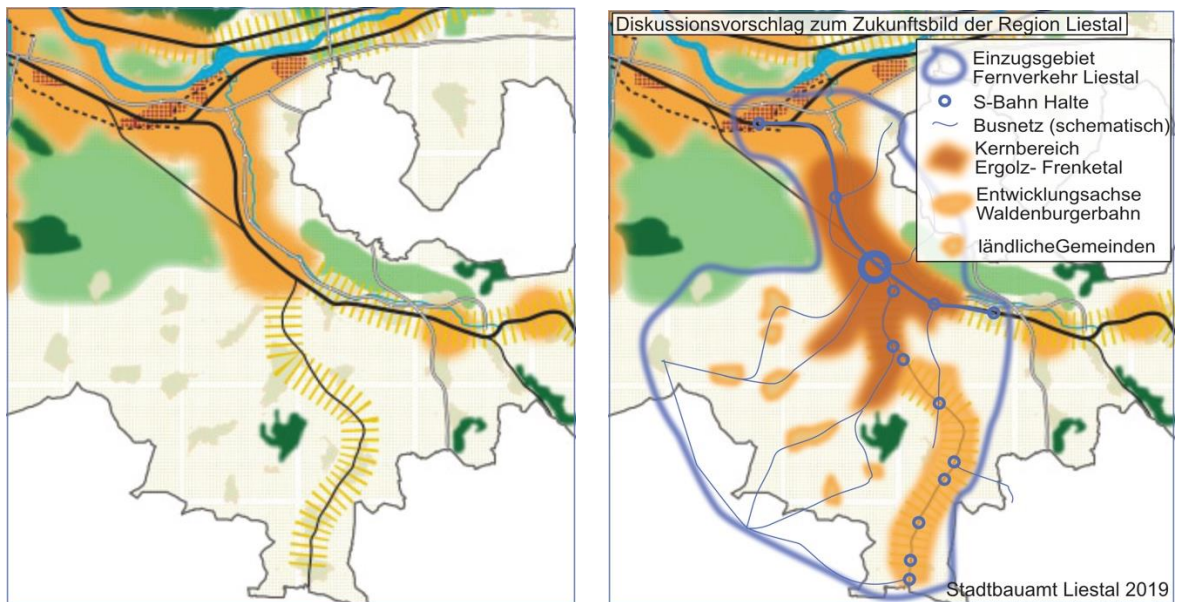
In der Antwort des Bundesrats wird einmal mehr der Erhalt des Status Quo versprochen, zumindest was die Zahl der Halte anbelangt. Dies ist aber nur die halbe Wahrheit. Liestal wird zwar weiterhin mit drei Fernverkehrszügen pro Stunde bedient. Der Luzerner Zug fällt aber zu Gunsten einer zweiten Verbindung nach Zürich weg.

#### **4. Längerfristige Strategie**

Die Stadt Liestal wird den Erhalt des Haltes des Luzerner Zugs und das Ziel eines weiteren Halts des Berner Zugs weiterverfolgen, ist sich aber bewusst, dass eine enge Zusammenarbeit aller involvierten Interessensvertreter (Kantone, SBB, andere Transportunternehmen) benötigt wird, um bei der hohen Auslastung des Bahnnetzes in der Nordwestschweiz eine bessere Lösung zu finden. Damit dies gelingt, ist weitere Überzeugungsarbeit gemeinsam mit den weiteren Gemeinden (Liestal Frenkentaler Plus sowie Ergolzachse), den Kantonsregierungen und den eidgenössischen Parlamentariern nötig. Dieses Thema wird in den entsprechenden Gremien aktiv besprochen und das Vorgehen koordiniert. Eine zusätzliches Gefäss wie die im interfraktionellen Postulat gefordert, erachtet der Stadtrat allerdings als nicht nötig, weshalb er für die Abschreibung dieses Postulats votiert.

Ein zusätzlicher Schnellzugshalt in Liestal in der Periode 2030/35 ist bisher gemäss der Botschaft des Bundesrats zum Ausbausritt 2030/35 nicht vorgesehen. Längerfristig lassen sich die Optionen nur dann erweitern, wenn sich die Stadt Liestal selbstbewusst und mit einer eigenen Argumentation in die Diskussion einbringt. Hierzu muss das Verständnis von Liestal als Kantonshauptort und als Zentrum einer einwohnerstarken Agglomeration mit ca. 80'000 Einwohnerinnen und Einwohnern besser in den planerischen Instrumenten verankert werden. Liestal muss, als eine eigenständige einwohnerstrake Agglomeration mit rund 80'000 Einwohnerinnen und Einwohnern und rund 50'000 Arbeitsplätzen im kantonalen Richtplan, im Agglomerationsprogramm und im Raumkonzept Schweiz wahrgenommen werden. Mit diesen Zahlen weist Liestal ein grosses Nachfragepotential auf, das in der Diskussion um die Anschlüsse auch gegenüber anderen Regionen im Kanton und gegenüber dem Bahnhof Basel noch stärker gewichtet werden muss. Nicht nur die Stadt Liestal, sondern auch die SBB müsste selber auch ein grosses Interesse daran haben, dieses Marktpotential auszuschöpfen.

Ein erster Diskussionsvorschlag für ein Zukunftsbild zeigt auf, in welche Richtung die Weiterbearbeitung dieses Bildes mit den Gemeinden der Region, dem Agglomerationsprogramm und dem Kanton gehen könnte.



Vergleich des Zukunftsbilds aus dem Agglomerationsprogramm 3. Generation mit dem Diskussionsvorschlag zu einem Zukunftsbild der einwohnerstarken Region Liestal, die das Einzugsgebiet für den Fernverkehr bildet.

## 5. Massnahmen

Folgende Massnahmen sind geplant und teilweise bereits umgesetzt:

- Lobbyarbeit beim Kanton (Verwaltung und Parlament), bei den SBB und beim BAV und bei den Bundesparlamentarierinnen und -parlamentariern. Es haben bereits mehrere Treffen stattgefunden.
- Bewusstsein in der Region Liestal für die Bedeutung des Fernverkehrsanschlusses in Liestal als regionales Anliegen schaffen bzw. stärken. Die Region Liestal Frenkentaler Plus soll hierzu als Gefäss genutzt werden. Das Bewusstsein innerhalb der Ergolzachse muss noch geschaffen werden.
- Konsequente Abstimmung der Bus- und WB-Anschlüsse am Bahnhof Liestal auf die Fernverkehrshalte. Ein erster Erfolg mit der Verbesserung der Anschlüsse des 70-er Busses wurde bereits erreicht.
- Liestal als einwohnerstarke Agglomeration im Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms, im kantonalen Richtplan und im Raumkonzept Schweiz sichtbar machen. Der erste konzeptionelle Entwurf des Zukunftsbilds muss mit den Gemeinden der Region dem Agglomerationsprogramm und dem Kanton sorgfältig abgestimmt und weiterbearbeitet werden. Erste Gespräche mit dem Amt für Raumplanung haben bereits stattgefunden. Die neu etablierte regionale Zusammenarbeit im Verein Region Liestal Frenkentaler Plus, die intensivierten Kontakte zu den Gemeinden des Ergolztals und die Korridorprozesse im Rahmen des Agglomerationsprogramms sollen für die Weiterbearbeitung genutzt werden. Diese Strukturen werden vom Stadtrat als Fortführung der im Postulat 2017/068 angesprochenen Fahrplankonferenz angesehen.
- Lösungsvorschläge, die zu einer Verbesserung führen, ausarbeiten und konstruktiv in die Diskussion mit den Kantonen, der SBB und dem BAV einbringen. Die Erfahrung zeigt, dass nicht davon ausgegangen werden kann, dass die bisher Beteiligten aktiv an besseren Lösungen für Liestal arbeiten. Dem kann begegnet werden, wenn es der Stadt Liestal gelingt, mit eigenen konstruktiven Lösungsvorschlägen einen Beitrag zu leisten.

Nur mit einer hartnäckigen, langfristig angelegten und auf die wirtschaftlichen Fakten abgestützten Lobbyarbeit sowie der Korrektur der raumplanerischen Grundlagen lassen sich in Zukunft heute starre Randbedingungen, die Neues verhindern, verändern. Das Bewusstsein für die Bedeutung des Einzugsgebiets des Bahnhofs Liestal für den Fernverkehr zu schaffen braucht Zeit, Hartnäckigkeit und eine eigenständige Fachkompetenz in der Verwaltung der Stadt Liestal. Damit das Angebot der Fernverkehrshalte in Liestal in näherer Zukunft gehalten und in fernerer Zukunft ausgebaut werden, muss dieses Thema angesichts der langen Planungshorizonte mit einer ausgesprochenen Langfristperspektive aktiv weiter bearbeitet werden.

## 6. Finanzierung

Für das Jahr 2019 sind die Ziele im Jahresprogramm wie folgt umschrieben und die Mittel (TCHF 40) im Budget eingestellt.

A: Die Planungen von SBB und BAV sehen vor, den Bahnhof Liestal etappenweise ab 2025/2030/2035 zu einem Regionalbahnhof zurückzustufen, an dem neben S-Bahn-Zügen nur noch wenige Fernverkehrszüge halten. Die Region um Liestal ist bisher, dank den Fernverkehrsverbindungen als Arbeits- und Wohnort, attraktiv. Gehen diese Verbindungen verloren, verlieren die Stadt Liestal und die Gemeinden der Region einen grossen Wettbewerbsvorteil als Wirtschaftsstandort.

Z: Liestal und die angrenzenden Gemeinden brauchen am Bahnhof Liestal auch ab 2030 direkte Fernverkehrsverbindungen nach Zürich, Aarau, Olten, Luzern, Bern und Basel. Da das ganze Bahnnetz auf einen Halbstundentakt ausgelegt wird, strebt Liestal den Halt von zwei Schnellzügen Basel - Zürich und von zwei IC Zügen Basel - Bern an. Zudem soll die direkte Verbindung Liestal - Luzern erhalten bleiben.

L: Neben intensiver Lobbyarbeit soll Liestal in den Grundlagendokumenten zum Fernverkehrsangebot zur Kategorie der einwohnerstarken Agglomeration gehören bzw. als Kantonshauptort den gleichen Anspruch wie Städte dieser Kategorie erhalten. In einem ersten Schritt muss die Funktion von Liestal als wichtiges regionales Zentrum im Raumkonzept des Kantons Basel-Landschaft und im Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms dargestellt werden. Hierfür sind die notwendigen Grundlagen und Argumente zu erarbeiten.