



2003/025

**Kanton Basel-Landschaft**

**Regierungsrat**

---

## **Vorlage an den Landrat**

**Beantwortung der Interpellation 2003/025 der FDP-Fraktion vom 23. Januar 2003 betreffend**

**"Förderung der Juralinie SBB (Basel-Laufen-Delémont-Biel): Verkehrsangebot, Kapazitätsengpässe, Fahrplanstruktur"**

vom 1. April 2003

Am 23. Februar 2003 reichte die FDP-Fraktion die Interpellation betreffend "Förderung der Juralinie SBB (Basel-Laufen-Delémont-Biel): Verkehrsangebot, Kapazitätsengpässe, Fahrplanstruktur" mit folgendem Wortlaut ein:

### **"I. Ausgangslage**

Im Landrat kam in dieser und der letzten Amtsperiode wiederholt die notwendige Förderung der Juralinie SBB (Basel-Laufen-Delémont-Biel) zur Sprache. Die Regierung hat immer wieder zugesichert, sich in Zusammenarbeit mit den 4 anderen betroffenen Kantonen (BS, SO, JU, BE) beim Bund und der SBB für ein besseres Angebot im Regional- und Fernverkehr zu engagieren; insbesondere für die Lösung der bekannten Kapazitätsengpässe auf der Einspur-Linie.

Während im Regionalverkehr auf der S-Bahnlinie zwischen Basel und Laufen inzwischen erfreuliche Verbesserungen erzielt wurden (Halbstunden-Takt bis Olten), lässt die künftig notwendige Kapazitätserweiterung der Linie mit Doppelspur-Inseln immer noch auf sich warten. Mit negativen Folgen für den Regional- und Fernverkehr.

Damit wird eine nationale Hauptachse im Eisenbahnverkehr zwischen der Westschweiz, dem Jura und der Nordwestschweiz vom Bund und den SBB benachteiligt. Benachteiligt wird hier vor allem unsere Grenzregion - die Nordwestschweiz: die zweitstärkste Wirtschaftsregion der Schweiz!

### **II. Fragen an den Regierungsrat**

Ich bitte den Regierungsrat um die schriftliche Beantwortung folgender Fragen:

1. Was hat Baselland in Zusammenarbeit mit den 4 anderen betroffenen Kantonen der Juralinie gegenüber Bund und SBB zur Förderung der Juralinie unternommen und was wurde erreicht? Welche Forderungen sind im Blick auf Bahn 2000/2. Etappe immer noch offen? Was wird dafür konkret getan?

2. Vor allem im Birstal sind die Gemeinden und weite Bevölkerungskreise sehr enttäuscht, dass schriftliche Versprechen von SBB und Bund für den Doppelspur-Ausbau nicht realisiert worden sind: Die Baudirektorin hat in Kenntnis der Situation öffentlich versprochen, dass der Kanton Baselland - unterstützt durch die Nachbarkantone - eine Vorprojektierung für Doppelspur-Inseln im Laufental durchführt, und zwar im Rahmen des Projekts "Regio-S-Bahn Basel 2005": Wie steht es jetzt mit der Projektierung?
3. Auf Ende 2004 wird der technologisch-moderne Neigezug ICN von Genf/Lausanne über die Juralinie von Biel-Delémont-Laufen nach Basel geführt: Wie beurteilt die Regierung die bedenkliche Tatsache, dass ohne Infrastruktur-Ausbau fast kein Zeitgewinn mit diesen schnellen Zügen resultiert? Stimmt es, dass deshalb gute Anschlüsse erschwert werden und aufgrund der vorgesehenen Fahrplanstruktur längere Wartezeiten in Liesberg (BL) als Kreuzungsstelle in Kauf genommen werden müssen? Wie verhält sich Baselland gegenüber den anderen betroffenen Kantonen. Teilt die Regierung die Auffassung des Bundesamtes für Verkehr (BAV), dass für ICN-Fernverkehr 2 Doppelspur-Inseln nötig sind?
4. Der Regionalverkehr erfährt auf Ende 2004 von Laufen eine Erweiterung in den Kanton Jura (nach Delémont und Porrentruy): Ist es künftig technisch möglich und sinnvoll, dass in Liesberg (BL) und in Bärschwil (SO) wieder unbediente Haltestellen entstehen? Und dies unter welchen Voraussetzungen?"

#### **Der Regierungsrat nimmt dazu wie folgt Stellung:**

Die Juralinie verbindet die Region Basel mit der Westschweiz und hat somit eine wichtige Funktion im schweizerischen Verkehrssystem. Sie hat aber mit ihren vielen Einspurstrecken Schwachstellen, die für die Gestaltung eines attraktiven Angebotes im öffentlichen Verkehr hindernd sind. So müssen Züge oft in den Bahnhöfen warten, bis der Gegenzug eingetroffen ist und die einspurige Strecke zur Weiterfahrt frei gibt. So wird wertvolle Zeit wegen mangelnder Infrastruktur verloren. Die ursprünglich im Projekt Bahn 2000 vorgesehenen Infrastrukturausbauten konnten in der ersten Etappe, die im Dezember 2004 in Betrieb gehen wird, aus Kostengründen nicht realisiert werden. Zur Zeit laufen die Planungsarbeiten zum Angebotskonzept von Bahn 2000/2. Etappe, aufgrund dessen die notwendigen Infrastrukturmassnahmen ermittelt werden. Im Rahmen dieser Planungen setzt sich der Kanton Basel-Landschaft zusammen mit den Nachbarkantonen Basel-Stadt, Solothurn, Jura und Bern weiterhin für Verbesserungen bei den Schwachstellen auf der Juralinie ein. Beim Treffen der Regierungen beider Basel mit der Geschäftsleitung der SBB vom 21. November 2002 wurde neben anderen auch dieses Thema besprochen.

Zu den einzelnen Fragen:

1. *Was hat Baselland in Zusammenarbeit mit den 4 anderen betroffenen Kantonen der Juralinie gegenüber Bund und SBB zur Förderung der Juralinie unternommen und was wurde erreicht? Welche Forderungen sind im Blick auf Bahn 2000/2. Etappe immer noch offen? Was wird dafür konkret getan?*

In Zusammenarbeit mit den anderen betroffenen Kantonen der Juralinie hat sich der Kanton Basel-Landschaft für die Aufwertung der Juralinie wiederholt bei Bund und SBB schriftlich und im direkten Gespräch eingesetzt. Im Rahmen von Bahn 2000/1. Etappe werden ab Dezember 2004 im Fernverkehr moderne Inter-City-Neigezüge (ICN) zwischen Basel und Lausanne/Genf verkehren und die Verbindung zwischen der Westschweiz, dem Jurabogen und der Nordwestschweiz aufwerten. Die neue Fahrplanlage der Züge ermöglicht in Basel wesentlich bessere Umsteigebeziehungen. Gleichzeitig werden auch Verbesserungen im Regionalverkehr eingeführt. So wird die blaue Linie der Regio-S-Bahn (S3) stündlich von Laufen über Delémont nach Porrentruy verlängert.

Das Angebotskonzept für Bahn 2000/2. Etappe wird von den SBB und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) ausgearbeitet. Bei den bisherigen Arbeiten hat sich gezeigt, dass bei weitem nicht alle Forderungen der Kantone berücksichtigt werden können. Die dafür notwendigen Infrastrukturen würden etwa das achtfache des Betrages kosten, der zur Verfügung steht. Der Kanton Basel-Landschaft hat im laufenden Verfahren in Bezug auf die Juralinie im Fernverkehr eine Beschleunigung zwischen Delémont und Basel, den Schnellzugshalt in Dornach-Arlesheim sowie die abwechslungsreiche Führung des Zuges nach Lausanne bzw. Genf gefordert. Im Regionalverkehr sollte aus der Sicht des Kantons die S-Bahn ca. ab 2020 aufgrund eines Bedarfsnachweises zumindest zwischen Basel und Aesch während den Spitzenzeiten im Viertelstundentakt verkehren können.

2. *Vor allem im Birstal sind die Gemeinden und weite Bevölkerungskreise sehr enttäuscht, dass schriftliche Versprechen von SBB und Bund für den Doppelspur-Ausbau nicht realisiert worden sind: Die Baudirektorin hat in Kenntnis der Situation öffentlich versprochen, dass der Kanton Baselland - unterstützt durch die Nachbarkantone - eine Vorprojektierung für Doppelspur-Inseln im Laufental durchführt, und zwar im Rahmen des Projekts "Regio-S-Bahn Basel 2005": Wie steht es jetzt mit der Projektierung?*

Im Rahmen des Projektes "Regio-S-Bahn Basel 2005" laufen vielfältige Planungen auf verschiedenen Ebenen, die Einfluss auf die Lage von allfälligen neuen Doppelspurinseln haben. So wird das neue Regionalverkehrsfahrzeug "Flirt" dank besseren Eigenschaften in Bezug auf Beschleunigung/Verzögerung sowie den Fahrgastwechsel gegenüber den heutigen Fahrzeugen einen attraktiveren Fahrplan ermöglichen, sofern die entsprechende Infrastruktur dafür vorhanden ist. Leider werden diese neuen Fahrzeuge im Jahr 2005 noch nicht zur Verfügung stehen. Da es unverhältnismässig wäre, Doppelspurinseln zu bauen, die nur wenige Jahre benötigt werden, wurde der Fahrplan 2005 an die vorhandene Infrastruktur angepasst. Damit die Vorteile des neuen "Flirt" ausgeschöpft werden können, muss für die Zeit nach deren Auslieferung ein neuer Regionalverkehrsfahrplan ausgearbeitet werden, anhand dessen die Lagen von notwendigen Infrastrukturerweiterungen (Doppelspurinseln) bestimmt werden können. Die für die Regio-S-Bahn ermittelten Standorte können aber dem Fernverkehr nicht unbedingt die nötigen Verbesserungen bringen.

3. *Auf Ende 2004 wird der technologisch-moderne Neigezug ICN von Genf/Lausanne über die Juralinie von Biel-Delémont-Laufen nach Basel geführt: Wie beurteilt die Regierung die bedenkliche Tatsache, dass ohne Infrastruktur-Ausbau fast kein Zeitgewinn mit diesen schnellen Zügen resultiert? Stimmt es, dass deshalb gute Anschlüsse erschwert werden und aufgrund der vorgesehenen Fahrplanstruktur längere Wartezeiten in Liesberg (BL) als Kreuzungsstelle in Kauf genommen werden müssen? Wie verhält sich Baselland gegenüber den anderen betroffenen Kantonen? Teilt die Regierung die Auffassung des Bundesamtes für Verkehr (BAV), dass für ICN-Fernverkehr 2 Doppelspur-Inseln nötig sind?*

Der Zeitgewinn durch den Einsatz des ICN, der sich nach den Entwürfen zum Fahrplan 2005 gegenüber heute ergibt, ist mit 2-3 Minuten (je nach Destination) enttäuschend. Die Gründe dafür liegen in der Erhöhung der Fahrzeitreserve, die durch die vielen Einspurstrecken zur Wahrung der Fahrplanstabilität nötig ist, sowie beim Zeitverlust durch die Kreuzung in Liesberg. An einem Treffen zwischen den Fachplanern der SBB und den Fachstellen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft wurde von den SBB nachgewiesen, dass dank genügender Fahrzeitreserven der Fahrplan für die Jahre 2005/06 genügend stabil ist und daher für diesen Fahrplan keine Infrastrukturausbauten notwendig sind.

Die Anschlüsse in Biel und Delémont, die bisher als Knoten ausgebildet werden konnten, fallen mit dem Fahrplan 2005 auseinander. Das hat negative Auswirkungen auf die Umsteigebeziehungen. Hingegen werden in Basel wesentlich bessere Umsteigebeziehungen geschaffen. Könnte die Fahrzeit zwischen Delémont und Basel unter 30 Minuten gesenkt werden, wären gute Anschlüsse an beiden Orten sowie ein attraktiverer Fahrplan möglich.

Auch mit dem neuen Fahrplan ab 2005 müssen diverse Züge mangels Möglichkeiten auf der Strecke Kreuzungen in den Bahnhöfen abwarten und verlieren dadurch wertvolle Zeit. Mit zwei Doppelspurinseln könnten diese Attraktivitätsmindernden Zeitverluste weitgehend beseitigt werden. Die Regierung teilt deshalb die Auffassung der Interpellation, dass zwei Doppelspurinseln notwendig sind, damit die Vorteile des ICN besser ausgenützt werden können und der Regionalverkehr keine Nachteile erfährt.

Der Kanton Basel-Landschaft setzt sich zusammen mit den Nachbarkantonen bei Bund und SBB für die Behebung der beschriebenen Schwachstellen ein. So haben die Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura, Solothurn und Bern letztmals Mitte Dezember 2002 mit einem gemeinsamen Schreiben an Herrn Bundesrat Moritz Leuenberger beim Bund eine spürbare Verbesserung der Fahrzeiten sowie eine Anpassung der Infrastruktur verlangt.

4. *Der Regionalverkehr erfährt auf Ende 2004 von Laufen eine Erweiterung in den Kanton Jura (nach Delémont und Porrentruy): Ist es künftig technisch möglich und sinnvoll, dass in Liesberg (BL) und in Bärschwil (SO) wieder unbediente Haltestellen entstehen? Und dies unter welchen Voraussetzungen?*

Die nach Delémont und Porrentruy verlängerte S-Bahn wird auch in Zukunft nicht in Liesberg halten. Der Bahnhof von Liesberg liegt sehr ungünstig zum Siedlungsgebiet. Mit der Buslinie 118 wird Liesberg besser als mit der S-Bahn erschlossen und hat eine direkte umsteigefreie Anbindung in Laufen. Das Benutzerpotential, das mit einem Halt der Regio-S-Bahn in Liesberg zusätzlich abgedeckt würde ist gering und würde die hohen Betriebskosten für den Kanton Basel-Landschaft nicht rechtfertigen.

Die SBB wollen die Stellwerke in Liesberg und Bärschwil ersetzen und die Perronanlagen abbauen. Der Kanton Basel-Landschaft wehrt sich gegen das Aufheben des Kreuzungsgleises in

Bärschwil, weil dieses im Verspätungsfall wertvoll sein kann. Wenn die Perronanlagen abgebrochen sind, wird es nur mit grösserem technischen Aufwand möglich sein, wieder Haltestellen einzurichten.

Liestal, 1. April 2003

Im Namen des Regierungsrates  
die Präsidentin: Schneider-Kenel  
der Landschreiber: Mundschin