



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung der Interpellation [2013/109](#) von Julia Gosteli vom 11. April 2013 betreffend Verschlechterung Bahnverbindung Basel-Genf

Datum: 19. November 2013

Nummer: 2013-109

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation [2013/109](#) von Julia Gosteli vom 11. April 2013 betreffend Verschlechterung Bahnverbindung Basel-Genf

Vom 19. November 2013

Am 11. April 2013 reichte Julia Gosteli die Interpellation 2013/109 betreffend Verschlechterung Bahnverbindung Basel-Genf mit folgendem Wortlaut ein:

Die SBB planen per Anfang 2016 eine massive Verschlechterung der Bahn-Verbindungen Basel nach Genf, da in Lausanne während 10 Jahren Infrastrukturarbeiten vorgenommen werden.

Die negativen Auswirkungen für Reisende im Kanton BL sind:

- Die sieben direkten Intercity-Neigezüge (ICN) durch das Laufental nach Genf werden gestrichen. Nun müssen die Zugreisenden entweder in Olten oder Bern umsteigen!*
- Der ICN Basel-Biel-Lausanne wird um 30 Minuten verschoben. Die Anschlüsse an die Buslinien werden massiv verschlechtert.*
- Auch die zweistündlichen Direktverbindungen von Aarau und Solothurn nach Lausanne werden entfallen.*

Dieser Abbau von Leistungen wird Leute veranlassen wieder auf das Auto umzusteigen und eine MIV-Lawine rollt Richtung Unterbaselbiet. Die Strecke wird so nutzerunfreundlich, dass bei den SBB noch der Eindruck entstehen könnte, ein allfälliger Ausbau sei nicht nötig. Diesem Szenario ist sofort mit Massnahmen entgegenzuhalten. Die Nordwestschweiz wird über 10 Jahre sehr benachteiligt. Es ist ein Affront, dass die SBB nur von „einigen Anpassungen“ spricht.“

Ich bitte den Regierungsrat nachfolgende Fragen schriftlich zu beantworten:

- 1. Inwiefern setzte und setzt sich der Regierungsrat für einen vollständigen Ausbau der Strecke Basel – Laufen auf Doppelspur ein?*
- 2. Inwiefern setzt sich der Regierungsrat bei den SBB dafür ein, dass die heutige Angebots-Qualität auf dieser Strecke erhalten bleibt?*
- 3. Falls die SBB auf ihrer Änderung beharrt, wäre es dann möglich ev. die Buszeiten im Laufental der Bahn anzupassen?*

4. *Ist die Argumentation der SBB für die halbstündige Verschiebung der ICN plausibel und wie lautet sie?*
5. *Entstehen dem Kanton BL Mehrkosten, falls die SBB diese Veränderung tatsächlich umsetzen wird?*

Die mit der Interpellation gestellten Fragen beantwortet der Regierungsrat wie folgt:

1. *Inwiefern setzte und setzt sich der Regierungsrat für einen vollständigen Ausbau der Strecke Basel – Laufen auf Doppelspur ein?*

Der Regierungsrat setzt sich mit Nachdruck für einen Doppelspurausbau im Laufental ein. Zurzeit stehen allerdings Doppelspurinseln zwischen Aesch und Laufen und nicht ein vollständiger Doppelspurausbau im Fokus.

Der Landrat hat Gelder für die Vorfinanzierung der Vorstudien zum Doppelspurausbau Laufental gesprochen (vgl. LRV 2008-349, [Beschluss vom 15. Oktober 2009](#) / Finanzierungsvereinbarung für die Erstellung der Studien und Vorprojekte im Rahmen des Planungsauftrags Kantone NWCH/SBB über die Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn vom 17. Oktober 2008). Die Regierung setzt sich dafür ein, dass der Ausbau der Doppelspurinseln in das Strategische Entwicklungsprogramm 2030 (STEP 2030) aufgenommen wird. Der vollständige Doppelspurausbau ist vom Bund in der 2. Dringlichkeit vorgesehen (2040). Auch hier engagiert sich die Regierung mit dem Ziel, eine frühere Umsetzung zu bewirken.

2. *Inwiefern setzt sich der Regierungsrat bei den SBB dafür ein, dass die heutige Angebotsqualität auf dieser Strecke erhalten bleibt?*

Die Regierung des Kantons Basel-Landschaft und die Konferenz der ÖV-Direktoren Nordwestschweiz – bestehend aus den Kantonen BS, BL, AG, SO, JU und BE – haben bei Bund und SBB mehrfach gegen die Angebotsanpassung interveniert, um zu erwirken, dass die Angebotsqualität in der Nordwestschweiz möglichst erhalten bleibt resp. die durch den Baufahrplan bedingten Nachteile so schnell wie möglich reduziert/aufgehoben werden. Weiter wurde der Bund aufgefordert,

- Mittel für Reparaturmassnahmen bereitzustellen, welche die Nachteile des Baufahrplans so rasch wie möglich reduzieren oder aufheben
- die Mehrkosten zu übernehmen, die im Regionalverkehr entstehen, um Nachteile des Baufahrplans auszugleichen.

Schliesslich hat man darauf hingewiesen, die Kantone möglichst frühzeitig in die Lösungssuche einzubeziehen.

3. *Falls die SBB auf ihrer Änderung beharrt, wäre es dann möglich ev. die Buszeiten im Laufental der Bahn anzupassen?*

Um weiterhin attraktive Umsteigebeziehungen zu ermöglichen, müsste das Busangebot im Laufental angepasst werden. Wie der Busfahrplan mit geänderter Taktlage des ICN aussehen könnte, ist Gegenstand der aktuellen Planung.

4. *Ist die Argumentation der SBB für die halbstündige Verschiebung der ICN plausibel und wie lautet sie?*

Heute verkehren zwei ICN-Züge in der gleichen Taktlage nach Lausanne. Dass aufgrund verminderter Trassenverfügbarkeit während der Bauphase einer dieser beiden ICN in seiner heutigen Taktlage nicht nach Lausanne fahren kann, ist plausibel. Nicht zwingend ist hingegen, dass dies der ICN ab Basel ist.

5. *Entstehen dem Kanton BL Mehrkosten, falls die SBB diese Veränderung tatsächlich umsetzen wird?*

Wir gehen davon aus, dass für die Deckung der Nachfrage während der Hauptverkehrszeiten für die S-Bahn zusätzliche FLIRT-Kompositionen beschafft werden müssten. Zudem könnten die Änderungen im Busangebot unter Umständen zu zusätzlichen Fahrten führen und auch Mehrkosten verursachen. Hinzu kommt schliesslich der zusätzliche Planungsaufwand, der entsteht, wenn das Angebot angepasst wird.

Liestal 19. November 2013

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident: Wüthrich

die 2. Landschreiberin: Mäder

