

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Basel-Landschaft
Prozesstypen	Bericht
Datum	01.01.1965 - 01.01.2024

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Ackermann, Marco
Bieri, Niklaus
Frick, Karin
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Bieri, Niklaus; Frick, Karin; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Bericht, Basel-Landschaft, 1993 – 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Grundlagen der Staatsordnung	1
Rechtsordnung	1
Öffentliche Ordnung	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1

Abkürzungsverzeichnis

SiK-SR	Sicherheitspolitische Kommission des Ständerates
BAV	Bundesamt für Verkehr
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
Fedpol	Bundesamt für Polizei

CPS-CE	Commission de la politique de sécurité du Conseil des Etats
OFT	Office fédéral des transports
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
Fedpol	Office fédéral de la police

Allgemeine Chronik

Grundlagen der Staatsordnung

Rechtsordnung

Öffentliche Ordnung

BERICHT
DATUM: 22.06.2022
KARIN FRICK

In Erfüllung eines Postulats der SiK-SR veröffentlichte der Bundesrat im Juni 2022 einen **Bericht zur Bekämpfung des Hooliganismus**. Darin betonte er zuallererst, dass die Polizeihochheit bei den Kantonen liege und dem Bund somit nur eine subsidiäre und sektorielle Kompetenz in diesem Bereich zufalle. Für den Erlass und den Vollzug von Massnahmen zur Gewaltbekämpfung an Sportveranstaltungen, sowohl gegenüber Gewalttäterinnen und -tätern als auch gegenüber den Sportklubs, seien die Kantone zuständig. Diese verfügten mit dem Hooligan-Konkordat tatsächlich über das nötige Instrumentarium, um Gewalt bei Sportveranstaltungen zu verhindern. «Es ist nicht ersichtlich, welche anderen gesetzgeberischen Massnahmen ergriffen werden könnten, die wirkungsvoller wären», konstatierte die Regierung. Sie erwarte allerdings von den Kantonen, dass diese ihre Bewilligungspflicht dazu nutzten, den Klubs schärfere Auflagen zu Massnahmen gegen Hooliganismus zu machen. Des Weiteren seien Massnahmen, die zur Bekämpfung der Covid-Pandemie eingeführt wurden, namentlich personalisierte Tickets, die Aufhebung von Stehplätzen und Restriktionen bei den Gästefans, seiner Auffassung nach auch nach der Pandemie flächendeckend fortzuführen, hielt der Bundesrat fest. Zudem forderte er von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft den Beitritt zur revidierten Fassung des Hooligan-Konkordats sowie von allen Kantonen, dass sie vermehrt Meldeauflagen aussprechen, mehr Personal für die Täteridentifikation einsetzen und den Dialog zwischen Polizei und Fans intensivieren.

Soweit es ihm aufgrund der Kompetenzordnung möglich sei, nehme der Bund die Kantone und Klubs in die Pflicht, indem sich das Fedpol an operativen Spielbesuchen beteilige und Massnahmen gegen gewalttätige Personen beantrage. Zur Unterstützung stelle er das Informationssystem «Hoogan» bereit, das den Kantonen zur polizeilichen Lagebeurteilung von anstehenden Spielen diene. Darüber hinaus engagiere sich das Fedpol, u.a. in seiner Rolle als National Football Information Point, im internationalen Informationsaustausch und bringe Good Practices aus dem Ausland in der Schweiz ein. Gegen gewaltbereite Fans erlasse der Bund Ausreise- bzw. Einreiseverbote und nehme entsprechende Grenzkontrollen vor. Nicht zuletzt beteilige er sich an der Finanzierung der Forschungsstelle «Gewalt bei Sportveranstaltungen» der Universität Bern. Um die Kantone und Klubs noch besser zu unterstützen, drückte der Bundesrat seinen Willen aus, die Hoogan-Datenbank an neue Anforderungen anzupassen und sie – nebst dem EV Zug, der sie jetzt schon dafür nutzt – weiteren Sportklubs für elektronische Eingangskontrollen zur Verfügung zu stellen sowie Abklärungen zur elektronischen Kontrolle von Meldeauflagen zu unterstützen.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Eisenbahn

BERICHT
DATUM: 25.11.1993
SERGE TERRIBILINI

Pour répondre aux exigences du chef du DFTCE et de la délégation des finances, les CFF ont présenté en juin leur projet nommé «Rail 2000-1re étape», où le projet initial est revu à la baisse pour ne plus coûter qu'environ CHF 7.4 milliards. Ainsi, la proposition de relier les principaux noeuds ferroviaires helvétiques en moins d'une heure et à une cadence de trains de 30 minutes n'est maintenue que pour les lignes où la demande est suffisante. De la sorte, les **CFF abandonnent ou renvoient une bonne partie de la construction des tronçons prévus tels que les lignes Kloten-Winterthour ou Muttenz-Olten**. En conséquence, il subsistera essentiellement la ligne Mattstetten-Rothrist, utile pour la liaison Berne-Olten et pour absorber le trafic du nouveau Lötschberg, le tunnel de Vauderens entre Lausanne et Fribourg et le triplement de la ligne Genève-Lausanne jusqu'à Coppet. Pour compenser l'abandon de la construction de certaines infrastructures lourdes, les CFF ont annoncé vouloir améliorer leur matériel roulant, notamment en acquérant des rames de type Pendolino et des wagons à deux étages, ce qui devrait permettre de réduire les temps de trajet et accroître les capacités. En outre, la ligne du pied du Jura serait mise à égalité avec celle passant par Fribourg et Berne en termes de temps de parcours. Selon les CFF, ce nouveau

programme respecterait les objectifs de Rail 2000; l'offre ferroviaire serait substantiellement améliorée avec une diminution du temps de parcours de huit pour cent entre les 23 villes principales de Suisse et avec une augmentation de la capacité de 13 pour cent. Des critiques sont notamment venues de Bâle, de Thurgovie, de Lucerne et de la Suisse orientale en général. Le gouvernement Saint-Gallois s'est clairement opposé au projet des CFF. ²

BERICHT
DATUM: 09.12.2016
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung des Postulats Hêche (sp, JU) zur Erhaltung des Angebots auf der **Eisenbahnverbindung Basel-Lausanne/Genf via Laufen/Delsberg** während und nach den Arbeiten am Bahnhof Lausanne legte der Bundesrat Anfang Dezember 2016 einen **Bericht** vor. Darin kam der Bundesrat zum Schluss, dass der Bau eines Doppelspurabschnitts im Bereich Duggingen - Grellingen notwendig sei, um das Angebot der Eisenbahnverbindung durch das Laufental aufrechtzuerhalten. Aufgrund dieser Studie wurden zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Jura, der SBB und dem Bundesamt für Verkehr eine Vereinbarung getroffen, welche das weitere Vorgehen regelt. Die Projektierungsarbeiten für den Bau der Doppelspur waren zum Zeitpunkt des Erscheinens des Berichts bereits im Gang und wurden finanziert von Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Jura und Solothurn. Der Bundesrat wird das Projekt in das STEP 30/35 aufnehmen, welches voraussichtlich 2018 an das Parlament geht. Sollte das Projekt angenommen werden, so würde der Bund die Finanzierung übernehmen. ³

BERICHT
DATUM: 25.05.2022
MARCO ACKERMANN

Im Mai 2022 präsentierte das BAV einen Grundlagenbericht für den Ausbau des Bahnknotens Basel. Unter dem Namen **Ausbau des Bahnknotens Basel** planten das BAV und die SBB zusammen mit den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der Deutschen Bahn den langfristigen Ausbau der Bahninfrastruktur in Basel. Kernstück des sogenannten Fünfpunkteplans bildete dabei der **Bau eines neuen Tiefbahnhofs Basel SBB für die trinationale S-Bahn**. Als sogenanntes **Herzstück** sollte eine unterirdische Verbindung zwischen den beiden Bahnhöfen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof entstehen, mit dem zusätzlichen Bau mindestens einer neuen Haltestelle Basel Mitte (und möglicherweise weiterer Stationen) sowie einer Verzweigung nach Basel St. Johann in Richtung Elsass und Flughafen Basel Mulhouse. Für den Ausbau des Bahnknotens Basel rechnete das BAV im Grundlagenbericht mit Kosten von rund CHF 9 Mrd. Der Ausbau der Basler Bahninfrastruktur würde Jahrzehnte dauern – eine Fertigstellung sei gemäss dem Bericht in der Zeitspanne 2053 bis 2070 denkbar – und sollte über verschiedene Ausbauschritte des Bundes verteilt werden.

Die Idee für den Bau einer solchen unterirdischen S-Bahn-Verbindung stammte bereits aus den 1980er Jahren, wie etwa die Basellandschaftliche Zeitung berichtete. Im Jahr 2000 liess der Kanton Basel-Stadt erstmals eine Machbarkeitsstudie in Auftrag geben. Die Parlamente beider Basel sprachen in den Jahren 2009 und 2014 schliesslich entsprechende Kredite zur Vorplanung und für ein Vorprojekt. Drei Jahre später hatte der Bundesrat den Bahnknoten Basel anfänglich im STEP 2035 nicht aufnehmen wollen, National- und Ständerat ergänzten jedoch im Jahr 2019 die Basler Durchmesserlinie auf der Projektliste und sprachen für die Planung und Projektierung CHF 100 Mio. Nach dem Vorliegen des Grundlagenberichts sollten Anfang 2022 bis Ende 2024 im Rahmen einer Vorstudie verschiedene Varianten des Ausbaus durch das BAV geprüft werden. Es wurde erwartet, dass das Eidgenössische Parlament mit der Botschaft 2026 einen Entscheid über den Bau des Projekts beziehungsweise über Teilprojekte fällen wird. ⁴

1) Bericht BR vom 22.6.22; Blick, CdT, 23.6.22; SGT, 24.6.22

2) Presse du 20.4.93, 30.6.93; TA, 7.7.93; BaZ, 15.6.93, 14.9 et 16.9.93; NZZ, 2.7.93, 10.7.93, 13.8.93, 20.8.93, 30.9.93, 25.11.93, 18.12.93; Ww, 8.7.93; SGT, 4.9.93; LNN, 4.9.93; BZ, 12.7.93; SGT, 14.7.93;

3) Bericht BR

4) Medienmitteilung BAV vom 25.5.22; Website SBB zu Herzstück Basel; BLZ, 5.6.19, 18.1.20; BaZ, 26.6., 29.6.21, 27.5., 28.5.22; BLZ, 22.12.22; BaZ, 13.1.23