

Beschluss des Landrats vom 14.12.2022

Nr. 1923

35. 15'-Takt Erweiterung Aesch-Laufen 2022/263; Protokoll: bw

Landratspräsidentin **Lucia Mikeler Knaack** (SP) informiert, der Regierungsrat lehne das Postulat ab. Es liegt eine schriftliche Begründung vor.

Linard Candreia (SP) hofft auf die Überweisung des Postulats durch den Landrat. Der Regierungsrat führt als Argument gegen das Postulat das kantonale Raumkonzept ins Feld. Das endet für die Regierung aber in Aesch. Allein der Begriff «Raumkonzept» ist doch nicht in Stein gemeisselt. Die Regierung argumentiert weiter mit den komplizierten Fahrplanänderungen. Auch dieser Begriff muss dynamisch interpretiert werden.

Das Laufental und das benachbarte Thierstein sind stark wachsende Regionen. Das Laufental hat aktuell etwa 21'000 Einwohnerinnen und Einwohner, Thierstein etwa 15'000. Zusammengerechnet beträgt die Einwohnerzahl 36'000. Das entspricht in der Schweiz einer Stadt. Die Einwohnerzahl lässt sich mit Freiburg, Schaffhausen oder La Chaux-de-Fonds vergleichen. Der Regierungsrat spricht von über CHF 135 Mio., die damit ausgelöst würden. Es stimmt, die Kantone müsste für die Finanzierung die Verantwortung übernehmen. Aber Achtung: Es wird von Kantonen gesprochen. Der Kanton Solothurn sollte natürlich auch im Boot sein. Von Büsserach bis Zwingen kommen am Morgen sehr viele Menschen, die in Richtung Basel pendeln. Dasselbe gilt für den Kanton Jura, vor allem das Gebiet um Delémont boomt und wächst enorm. Die Züge füllen sich. Dieses Anliegen wäre das ideale Lehrstück, um Kontakt mit dem Kanton Solothurn aufzunehmen. Dann kann auch über die Kosten gesprochen werden. Hierfür braucht es eine vertiefte Prüfung. Spätestens in den 2030-er Jahren kommt das Thema des 15-Minuten-Takt mit grosser Wucht auf. Man muss es bereits jetzt vertieft prüfen. Es gilt auch zu beachten, dass es sich vorerst erst um ein Postulat handelt.

Franz Meyer (Die Mitte) ist Laufentaler und unterstützt diesen Vorstoss natürlich. Er hat das Thema bereits vor einem halben Jahr in der Bau- und Planungskommission eingebracht. Damals wurde über das Wendegleis in Aesch diskutiert. Franz Meyer wollte wissen, weshalb nicht auf das Wendegleis zugunsten des Viertelstundentakts bis Laufen verzichtet wird. Es wurde gesagt, dass dies technisch nicht möglich sei und es zwei kritische Engpässe gebe. Diese Begründung überzeugte aber nicht ganz, weshalb das vorliegende Postulat eine gute Gelegenheit ist, dies nochmals darzulegen und dem gesamten Landrat aufzuzeigen, was es denn alles braucht, um diese beiden Engpässe auszumerzen und dann den Viertelstundentakt bis nach Laufen zu ziehen. Es ist ja sowieso das Ziel, bei jeder S-Bahn-Linie einen Viertelstundentakt zu erreichen. In der Stellungnahme des Regierungsrats steht, dass die Nachfrage noch nicht da sei. Als Velofahrer ist Franz Meyer eher selten im ÖV, wenn dies aber der Fall ist, dann sind die Züge immer komplett voll. Die Nachfrage ist sehr wohl gegeben, zu den Hauptverkehrszeiten ganz sicher. Es ist auch allseits bekannt, dass es im Laufental noch Land gibt. Das Laufental und der Bezirk Thierstein wachsen. Es wurde heute auch bereits gesagt, wie lange es geht, bis endlich eine Verkehrsinfrastruktur auf die Beine gestellt werden kann. Es ist nun also höchste Zeit, zu prüfen, ob es zusätzliche Infrastruktur braucht, und diese anzugehen, um sie in 5-10 Jahren zur Verfügung zu haben.

Ermando Imondi (SVP) wiederholt die Argumente von Franz Meyer nicht. Vielen Dank an Franz Meyer und Linard Candreia. Wichtig sind auch die Wirtschaftsförderung und das Aggloprogramm. Es ist enorm wichtig, dass eine gute Infrastruktur der öffentlichen Verkehrsmittel vorhanden ist. Die

Industrie im Laufental wächst und täglich fahren x Autos von Basel Richtung Tal. Es könnten also sicherlich noch Personen dazu motiviert werden, den ÖV zu nutzen. Ermando Imondi konnte nicht alle Mitglieder seiner Fraktion von der Überweisung überzeugen, bittet aber vehement um Unterstützung.

Peter Brodbeck (SVP) merkt, dass man mitten im Wahlkampf sei. Vom Homburgertal bis ins Laufental soll der ÖV im 15-Minuten-Takt verkehren. Was die Regierung meint, ist irrelevant. Es ist fast eine Zwängerei. Nach der Lektüre der Stellungnahme des Regierungsrats kann man natürlich schon noch fordern, dass geprüft wird, wie und wo eine Realisierung möglich wäre. Aber in der Stellungnahme wird auch ausgeführt, was dies ungefähr auslösen würde. Dann erkennt man, dass es sich schlussendlich um ein Trasse der SBB handelt, wozu der Kanton nicht viel zu sagen hat. Zudem zieht dies ganze viele Dinge mit sich, beispielsweise die Busanschlüsse, die sichergestellt werden müssten. Es ergeben sich also viele Fragen, die einen mit der Stellungnahme des Regierungsrats zum Schluss kommen lassen, dass die Überweisung des Postulats im Moment wirklich nicht sinnvoll ist. Die Prüfung würde aufzeigen, wie eine Lösung aussehen könnte, allerdings müsste man dann feststellen, dass Kosten und Nutzen in keinem Verhältnis stehen. Die Mehrheit der SVP-Fraktion lehnt das Postulat – bei allem Verständnis für die Laufentaler – ab.

Lotti Stokar (Grüne) meint, es sei nicht nur Wahlkampf, sondern bald auch Weihnachten. Das Anliegen ist ein Wunsch, der bereits mehrmals geäußert wurde. Einige Wünsche des Laufentals wurden bereits aufgegleist und gehen relativ bald in Erfüllung. Der 15-Minuten-Takt Basel-Aesch ist ab 2029 Realität. Ab 2025 gibt es bereits den Halbstundentakt auf dem Fernverkehr bis nach Laufen. Es handelt sich nicht um eine S-Bahn, die überall hält, aber immerhin. Das ist eine wesentliche Verbesserung. Der Regierungsrat führt in seiner Stellungnahme aus, dass dies nur mit Millionenbeträge möglich wäre, weil es einen zusätzlichen Doppelspurausbau brauche. Lotti Stokar geht davon aus, dass dies stimmt. Auch wird eine Antwort der Regierung auf das Postulat 2021/219 «Masterplan Angenstein» kommen, mit dem der Ausbau des ÖV-Angebots zwischen Aesch und Laufen thematisiert wurde. Eine Minderheit der Grüne/EVP-Fraktion unterstützt die Überweisung des Postulats, ein grösserer Teil lehnt sie ab. Letztlich ist die Fraktion aber geschlossen der Meinung, dass die Stellungnahme des Regierungsrats ausreicht, das Postulat direkt nach einer allfälligen Überweisung wieder abzuschreiben.

Thomas Eugster (FDP) zieht im Namen der FDP-Fraktion ein ähnliches Fazit wie Lotti Stokar und Peter Brodbeck. Auch in der FDP-Fraktion gibt es Laufentaler Vertreter, die die Überweisung unterstützen. Auf der anderen Seite reicht die Stellungnahme des Regierungsrats, um das Postulat dann auch direkt abschreiben zu können. Die Fakten liegen auf dem Tisch und die sind zu akzeptieren. Die FDP-Fraktion wird das Postulat aus den genannten Gründen grossmehrheitlich nicht überweisen.

Martin Dätwyler (FDP) findet es erfreulich, dass auf der Achse Basel-Delémont im öffentlichen Verkehr in den nächsten Jahren endlich Fortschritte gemacht werden können. Der Viertelstundentakt bis Aesch ist richtig und wichtig. Erfreulich wird auch sein, dass das S-Bahn-Angebot irgendwann von Laufen bis zum Flughafen erreicht werden kann. Auch dies ist wichtig und richtig. Auch ist erfreulich, dass das Laufental nach langem Ringen einen Halbstundentakt im Fernverkehr erhält. Dafür muss in den nächsten Jahren der Doppelspurausbau zwischen Duggingen und Grellingen realisiert werden.

Bei diesem Postulat geht es aber weder um Wahlkampf noch um Weihnachten. Die Stellungnahme des Regierungsrats ist schlicht und einfach unbefriedigend, weil sie viel zu kurz und viel zu einfach ist. Es ist eine billige Antwort. Das kantonale Raumkonzept sieht vor, dass im äusseren Korridor keine S-Bahn-Entwicklung stattfinden soll. Derselbe Kanton hat der Region den Auftrag

gegeben, ein regionales Entwicklungskonzept zu erstellen. Dieses sieht etwas ganz anderes vor. Das ist ein Widerspruch. Die Bevölkerung sieht es ebenfalls anders: Das Laufental wächst. Nun einfach zu sagen, dass es halt Kreuzungskonflikte gibt und es noch Infrastrukturanpassungen braucht, die viel Geld kosten, und damit die Ablehnung zu begründen, akzeptiert das Laufental nicht. Es braucht eine saubere, strukturierte Analyse, wie das dieses Postulat verdient. Im Postulat wird sogar verlangt – so offen ist Linard Candreia –, dass Pro- und Kontraargumente aufgeführt werden sollen. Der Richtplan sieht die Doppelspur durch das Laufental immer noch vor. Es braucht eine saubere Abklärung und die Zeit dafür ist vorhanden. Vor Weihnachten muss diese Wunschliste sicher nicht gestrichen werden. Das Postulat soll überwiesen werden.

Urs Roth (SP) kann auch nicht nachvollziehen, weshalb Peter Brodbeck von Zwängerei spricht. Im Prinzip geht es um fundamentale Dinge. Es geht um eine prosperierende Region, die ein Wirtschafts- und Wohnwachstum aufweist. Die Strassen sind verstopft und dieses Problem löst man nur, indem der ÖV ausgebaut wird. Urs Roth teilt die Auffassung von Martin Dätwyler, dass die Stellungnahme des Regierungsrats unzureichend ist. Bereits in der Diskussion tauchten sehr viele Fragen auf, auf die Antworten interessant wären. Ein Beispiel: Wie verhalten sich Nachbarkantone, die auch profitieren könnten? Können die Kosten geteilt werden und sind sie wirklich so hoch? Wie ist der Kostendeckungsgrad der Linie? Diese Fragen müssen zuerst beantwortet werden. Bei einer Motion hätte Urs Roth Verständnis für die ablehnende Haltung, bei einem Postulat ist dies aber nicht der Fall. Das Postulat soll überwiesen werden.

Jan Kirchmayr (SP) interpretiert die Stellungnahme des Regierungsrats so, dass das Laufental und Thierstein nicht mehr weiter wachsen sollen. Auch er als Aescher weiss, dass es Verkehrsprobleme gibt und dass etwas passieren muss. Dies ist auf der Strasse und der Schiene der Fall, vom Veloverkehr möchte Jan Kirchmayr gar nicht erst reden. Jetzt ist es an der Zeit abzuklären, welche baulichen Massnahmen für einen Viertelstundentakt der S-Bahn bis nach Laufen überhaupt notwendig wären und welchen Realisierungshorizont es hierfür braucht. Der Landrat muss sich bewusst sein, dass die Realisierung über das FABI-STEP vom Bund erfolgt. Dann ist von einem Realisierungshorizont von 2040-45 – und auch nur nach entsprechendem Commitment des Landrats – für einen Viertelstundentakt die Rede. Wird dies nun einfach auf die lange Bank geschoben, wie es auch der Regierungsrat tut, werden wohl alle Anwesenden den Viertelstundentakt gar nicht mehr erleben. Dass es lange dauert, bis so etwas realisiert wird, ist an den Beispielen des Halbstundentakts des Schnellzugs und auch beim Wendegleis Aesch zu sehen, wo es immer wieder länger dauert. Der Landrat wird um ein Commitment gebeten, dass die Realisierung 2040 erfolgen kann und nicht erst 2050 oder 2060. Der Baudirektor wird nachher sicherlich sagen, dass man sich über den zweiten Schnellzug von Basel bis nach Biel freuen soll und das ist auch erfreulich. Was bringt dieser Schnellzug aber jemandem aus Duggingen? Duggingen wuchs in den letzten 20 Jahren auf das Doppelte. Am ÖV-Angebot hat sich aber nichts verändert. Deshalb braucht es den S-Bahn-Viertelstundentakt und deshalb muss dieses Postulat überwiesen werden.

Stephan Ackermann (Grüne) outet sich als Nicht-Laufentaler. Auch besitzt er dort kein Land – an anderen Orten aber auch nicht. Bei einem Postulat geht es aber darum, zu prüfen und zu berichten. Diese Sache muss fundiert angeschaut und mehr Fleisch an den Knochen gebracht werden – entschieden hat man damit dann ja noch nichts. Insofern unterstützt Stephan Ackermann die Überweisung des Postulats. Es gilt zu berücksichtigen: Heute wurden Verkehrsthemen ziemlich ausführlich diskutiert. In diesem Bereich gibt es grosse Herausforderungen, weshalb Weitsicht angezeigt ist. Das Postulat kann mit gutem Wissen überwiesen werden. Man muss auf die Zukunft vorbereitet sein.

Marc Scherrer (Die Mitte) möchte punktuelle Ergänzungen vornehmen. Ob der Viertelstundentakt kommen soll oder nicht, muss nicht diskutiert werden. Dies wurde bereits 1987 getan, als die Bahn 2000 und dadurch der Viertelstundentakt bis und mit Delémont beschlossen wurde. Dem Beschluss wurde einfach nicht Folge geleistet, aber das ist ein anderes Problem.

2014 wurde das Komitee «Pro Juralinie» initiiert, bei dem Marc Scherrer als Vizepräsident fungiert. Der Doppelspurausbau wird nun realisiert. Mit Vertreterinnen und Vertretern aus dem Kanton Jura reiste man bis nach Bundesbern und wurde dort vorstellig. Jetzt werden ein Teil der Doppelspur und ein zweiter Schnellzug realisiert. Hätte man sich damals aber nicht eingesetzt, würde man heute nicht dort stehen, wo man steht. Deshalb ist es wichtig, sich nun wieder einzusetzen. Man muss nun wieder fordern, dass es vorwärtsgeht. Es ist auch nur folgerichtig, dass es vorwärtsgeht, gibt es doch mehrere BAK-Studien, die darauf hinweisen, dass die Region Laufental-Thierstein mitunter am meisten wächst oder am meisten Wachstumspotential aufweist. Es gibt einige Firmen, die ins Laufental gezogen sind. Die Region prosperiert und wächst und es ist wichtig, dass nicht nur auf den Strassen, sondern auch im öffentlichen Verkehr vorwärts gemacht wird. Der Baudirektor soll dieses Postulat umfassend, nachvollziehbar und mit Pro- und Kontraargumenten beantworten. Aus Laufentaler Sicht gibt es nun eine halbe Bundesrätin. Umso wichtiger ist es, die Zusammenarbeit weiter zu forcieren und dafür zu sorgen, dass der Viertelstundentakt bis nach Delémont realisiert werden kann. Peter Brodbeck hat gesagt, der Regierungsrat wolle das Postulat nicht. Wenn der Landrat aber immer nur tun würde, was die Regierung will, wäre man vor allem in den Aussenbezirken noch nicht so weit, wie man es heute ist. Es ist wichtig, dass die Aussenbezirke gefördert werden. Deshalb ist es auch wichtig, dieses Postulat zu überweisen und von der Regierung zu fordern, Fleisch an den Knochen zu bringen.

Heute Abend findet im Laufental ein Verkehrspodium statt. Es gibt Regierungsratskandidaten im Saal und am Podium wird berichtet werden können, welche Partei wie abgestimmt hat. Mit Argusaugen wird darauf geschaut, wie sich die Regierungskandidaten verhalten haben. *[Heiterkeit]* Im Namen des Laufentals wird gebeten, das Postulat zu überweisen.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) stellt mit Erheiterung fest, dass die Laufentaler mit allen Wassern gewaschen seien. Allerdings kam der Doppelspurausbau im Laufental ins Rollen, weil der Regierungsrat 2012 eine Vorfinanzierung beschlossen hat. Das brachte den Stein ins Rollen und führte schlussendlich dazu, dass die SBB das Projekt übernommen hat. Ruhm und Ehre sollen immer am richtigen Ort erfolgen. Dass es in dieser Sache vorwärtsgeht, ist nicht zuletzt auch dem Regierungsrat zu verdanken. Darüber – und da hat Jan Kirchmayr recht – darf und soll man sich auch freuen. Der Halbstundentakt nach Laufen ist eine Errungenschaft. Der Weg zum formulierten Ziel ist aber steinig. Im Richtplan ist der volle Doppelspurausbau durch das Laufental abgebildet. Das wäre noch mit wesentlich grösseren Schmerzen verbunden. Man muss stets das Gesamtbild im Auge behalten. Linard Candreia weist zurecht darauf hin, dass Pro- und Kontraargumente zu einer solchen Betrachtung gehören. Zumindest temporär wäre so etwas nicht nur mit Freude verbunden, das sei in Erinnerung gerufen. Es ist auch nicht auszuschliessen, dass der Viertelstundentakt bis Laufen mittel- bis längerfristig kommt. Dies muss mittel- bis längerfristig auch bis Sissach und Gelterkinden der Fall sein. Aber auch dort braucht es einen Ausbau der Gleise, wie es auch im Laufental der Fall ist. Man muss also pragmatisch sein. Nun erhält man den Doppelspurausbau so weit, dass der Halbstundentakt mit dem Schnellzug nach Laufen sichergestellt ist. Aktuell wird nicht mehr zu erreichen sein als ein Viertelstundentakt bis Aesch und selbst darüber muss man glücklich sein. Die SBB prüft im ganzen Land, welche Projekte sie zurückstellen kann. Es ist dem Baudirektor ein wichtiges Anliegen, dass der Landrat nicht das eine gegen das andere ausspielt. Der Viertelstundentakt bis Aesch noch in diesem Jahrzehnt wird ein grosser Fortschritt sein, dieser ist aber noch nicht gesichert, das wird erst der Fall sein, wenn das Wendegleis steht. Dieser ganz grosse Schritt sollte bitte nicht durch weitergehende Forderungen gefährdet werden.

Das wäre kontraproduktiv.

Mittel- und langfristig kann das Anliegen diskutiert werden. Aktuell ist es aber nicht der richtige Moment. Jetzt sollte man die Anstrengungen darauf konzentrieren, den Halbstundentakt und das Wendegleis in trockene Tücher zu bringen. Dann folgen weitere Etappen, die auch im Richtplan erwähnt sind. Aus diesem Grund lehnt der Regierungsrat dieses Postulat ab.

://: Mit 55:29 Stimmen bei 1 Enthaltung wird das Postulat überwiesen.
