

## Beschluss des Landrats vom 27.04.2023

Nr. 2146

### 28. **Perspektive BAHN 2050 umsetzen: Ein Schnellzughalt für Dornach-Arlesheim** 2022/701; Protokoll: bw

Landratspräsidentin **Lucia Mikeler Knaack** (SP) informiert, der Regierungsrat sei bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

**Thomas Eugster** (FDP) macht es kurz und verweist auf sein Votum zum vorherigen Traktandum [2022/639]. Die FDP-Fraktion ist der Meinung, es brauche ein Gesamtkonzept. Partikuläre Anliegen sind nicht sinnvoll. Es ist bekannt, dass die Regierung dieses Anliegen bereits weitergeleitet hat. Dennoch soll deutlich gemacht werden, dass es ein neues Gesamtkonzept braucht, mit dem aufgezeigt wird, wo Prioritäten gesetzt werden. Die FDP-Fraktion wird die Überweisung des Postulats ablehnen.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) reagiert auf den im Raum stehenden Vorwurf, der Regierungsrat sei ohne Konzept und Plan unterwegs: Das ist nicht der Fall. Es sei auch daran erinnert, dass zurzeit in der Region Basel so viel geschieht, wie es in den letzten 30, 40 Jahren nicht mehr der Fall war – dies auch auf dem Schienennetz des Kantons Basel-Landschaft. Eine summarische Aufzählung: Im Waldenburgertal, am Bahnhof Liestal und zwischen Muttenz und Basel investieren die SBB rund eine Milliarde Franken. Dies unter anderem, um den Viertelstundentakt zwischen Liestal und Basel zu ermöglichen. Auf das grässliche Adjektiv zum Viertelstundentakt – «hinkend» – kommt der Regierungsrat gleich zu sprechen. Das führt dazu, dass ab 2025 in Liestal sieben Mal pro Stunde ein Zug hält, also alle 8-9 Minuten. Das sollte zur Kenntnis genommen werden. Das ist ein erster Schritt zum Viertelstundentakt. Der zweite Schritt ist für 2028 geplant, nämlich dass der Viertelstundentakt nicht nur von Basel bis Liestal, sondern auch von Basel nach Aesch gefahren werden soll. Das ist für die Birsstadt wichtig. Dort leben 100'000 Menschen. Deshalb ist es auch wichtig, dies auf der Prioritätenliste weit oben zu führen und den Druck aufrecht zu erhalten. Im gleichen Tal wurde im März mit dem Doppelspurausbau begonnen, über den im Landrat zuvor über etwa 40 Jahre diskutiert wurde. Darüber muss man nicht mehr diskutieren – dieser ist jetzt im Bau. Auf dem Ergolzthal-Ast wird sehr viel gemacht, wie auch auf dem Laufental- und Birstal-Ast. Nach Dafürhalten des Regierungsrats ist das dort auch richtig. Zudem stellt die Region weiterhin Forderungen zusammen mit Basel-Stadt, die wohl auch von Martin Dätwyler unterstützt werden. Es gibt auch noch gewünschte Projekte, für die der Bund mittlerweile Planungsmittel im Umfang von CHF 100 Mio. Franken gesprochen hat. Auch im Zentrum soll etwas getan werden, dafür gibt es grosse Projekte. Es geht immer darum, auszutarieren, was als Region bestellt und gefordert werden kann, ohne dass dies zu einer Jekami-Liste verkommt. Es sei auch daran erinnert, dass eine der Voraussetzungen für den Viertelstundentakt von Aesch nach Basel der Bau neuer Gleise war. Diese befinden sich aktuell im Bau. In der Region wird also momentan viel investiert und dies durchaus auch im Interesse des Kantons Basel-Landschaft und auch des Birstals und des Ergolzthals. Man ist also durchaus auch mit einem Plan unterwegs.

Ein grosses Anliegen ist, dass aus der bestehenden Infrastruktur das Maximum herausgeholt wird. Die Viertelstundentakte reichen vorläufig bis Liestal und Aesch. In einem nächsten Horizont kann dies gerne weitergedacht und diskutiert werden. Weiter sollen auch in Basel West bzw. an der Grenze zu Allschwil eine bessere Anbindung der grössten Gemeinde des Kantons (22'000 Einwohner) erfolgen. In diesem Sinne wurden die Planungskosten für die Haltestelle Morgartenring/Allschwil übernommen.

Was kann auf dem bestehenden Netz noch getan werden, um eine Verbesserung zu erreichen?

Im Ergolzthal gibt es Schnellzüge, die in Basel abfahren und in Liestal, Sissach halten, bevor sie durch den Jura gehen. Manchmal halten sie noch in Gelterkinden. Im Birstal gibt es den Schnellzug nach Laufen, der dort zum ersten Mal hält. Dabei lässt er die ganze Birsstadt (100'000 Einwohner) aus. Aus diesem Grund ist der Regierungsrat sehr dankbar, wenn der Landrat vorliegenden Vorstoss überweist. Der Bahnhof Dornach-Arlesheim wurde zu einer Verkehrsdrehscheibe. Der Kanton Solothurn erhielt denselben Auftrag und deshalb wäre es für die Region gut, könnten Basel-Landschaft und Solothurn sich zusammen in Bern für einen Schnellzughalt in Arlesheim einsetzen.

**Jan Kirchmayr** (SP) betont, dass der Vorstoss bikantonal erarbeitet worden sei. Er hat zum Ziel, die Strategie 2050 des Bundes umzusetzen. Die Aussage von Thomas Eugster, dass ein Gesamtkonzept notwendig wäre, ist demnach also nicht richtig. Ein Gesamtkonzept ist auf Ebene Bund vorhanden und soll nun auf bikantonaler Ebene umgesetzt werden. Die Bahnstrategie 2050 sieht vor, dass vielfrequentierte Hauptbahnhöfe entlastet werden sollten, indem Schnellzüge in der Agglomeration halten gelassen werden sollen. Ziel des Vorstosses ist nicht, dass ein Schnellzug auch in Duggingen oder Frenkendorf hält, sondern in Dornach-Arlesheim. Das soll keine Provokation gegenüber Duggingen oder Frenkendorf sein, aber in den Agglomerationsgemeinden ist das notwendige untergeordnete ÖV-Netz auch entsprechend ausgebaut. Dornach-Arlesheim bietet eine gute Alternative für einen Schnellzughalt. Von dort fahren Busse nach Allschwil, Dornach, Gempfen, Seewen etc. Damit würde auch der Bahnhof SBB entlastet und andere Menschen davon begeistert werden, auf den ÖV umzusteigen.

Das Votum von Thomas Eugster befremdet. Für den Schnellzughalt in Liestal, Pratteln, Sissach und Gelterkinden hat er sich immer engagiert eingesetzt. Wenn es politisch aber ums Birstal geht, möchte er dies aber nicht mehr. Vielleicht hilft auch ein Blick in die Passagierzahlen. In Dornach-Arlesheim gibt es an Werktagen ohne Schnellzughalte gleich viele Ein- und Aussteigerinnen wie in Sissach, Gelterkinden oder Laufen. Dieser Umstand ist auch zur Kenntnis zu nehmen. Entsprechend viel Potential ist dort vorhanden. Der Landrat wird gebeten, den Vorstoss gemäss dem Wunsch der Regierung zu überweisen und wie das auch im Kanton Solothurn getan wurde. Ein Schnellzughalt in Dornach-Arlesheim würde die Fahrzeit ins Mittelland für die Menschen, die im Birstal leben, massiv verschnellern, aber auch die Pendlerinnen und Pendler aus dem Laufental oder dem Jura, die ins Birstal kommen, würden davon profitieren. In den vergangenen Jahren hat sich der Landrat vehement für Schnellzughalte eingesetzt – sei es in Pratteln, Liestal, Sissach oder Gelterkinden. Sogar Muttenz erhielt wegen der FHNW einen Schnellzughalt. Die Forderung dieses Postulats, dass einer der beiden Schnellzüge Basel-Biel in Dornach-Arlesheim halten soll, brächte viele Vorteile.

**Balz Stückelberger** (FDP) betont, dass es nicht um Partikularinteressen oder Extrawürste oder -züge geht. Das Postulat nimmt ein verkehrspolitisch sinnvolles Anliegen auf, weshalb sich der Redner ein abweichendes Statement zu seiner Fraktion erlaubt. Arlesheim ist bereits heute eine Verkehrsdrehscheibe und hat das Potential zu einem solchen Vorbahnhof, wie er in der Strategie Bahn 2050 erwähnt wird. Noch nicht erwähnt wurde, dass sich in Arlesheim zurzeit etwas kantons- und schweizweit Einzigartiges im Entstehen befindet: Das Entwicklungsgebiet Uptown Basel, das vor allem für den motorisierten Verkehr ideal erschlossen ist, allerdings noch nicht für den ÖV. Eigentlich müsste der Bahnhof Münchenstein vorverlegt werden, ein Schnellzughalt in Dornach-Arlesheim würden aber die Erreichbarkeit und das Potential des Entwicklungsgebiets Uptown Basel deutlich verbessern. Es handelt sich um eine rein private Initiative, worauf man stolz sein kann. Die FDP steht für die Aufgabentrennung, dass Private investieren und der Kanton und die Politik für die Rahmenbedingungen sorgen sollen. Es wäre ein sehr merkwürdiges Signal, wenn der Landrat sich nicht für einen Schnellzughalt einsetzen würde. Die Überweisung des Postulats wäre

– unabhängig davon, dass es sowieso verkehrspolitisch sinnvoll ist – ein kleiner Beitrag an das tolle Projekt Uptown Basel.

Mit **Markus Dudler** (Die Mitte) meldet sich ein weiterer Arlesheimer zu Wort. Alle Anwesenden sind sich wahrscheinlich einig, dass ein Schnellzug halt nur dann Sinn ergibt, wenn die einwohnerstarken Gemeinden Reinach und Aesch, wie auch Pfeffingen und das Leimental optimal an den Bahnhof Dornach-Arlesheim angeschlossen sind. Das ist momentan nicht der Fall. Unter der Bedingung, dass endlich ein gutes Konzept erstellt wird, würde dieser Vorstoss unterstützt. Die beiden Buslinien sind ungeeignet. Markus Dudler arbeitet in Reinach und fährt die Strecke von Arlesheim mit dem Bus. Arbeitskolleginnen und Kollegen verpassen regelmässig den S3-Zug. Das kann bei einem Fernverkehrszug nicht sein. Dies muss planbar sein. Dieser muss von Reinach, Therwil und auch von Allschwil erreichbar sein. Der Regierungsrat wird um eine klare Zusage gebeten, dass diesbezüglich etwas geht.

**Karl-Heinz Zeller** (Grüne) hat schon lange auf den Moment gewartet, ein Anliegen der «Arlesheimer Fraktion» mittragen zu können. Er wird den grünen Knopf zur Überweisung des Postulats ganz sicher drücken. Er war an der Eröffnung des Bahnhofs Dornach-Arlesheim nach der Neugestaltung dabei. Das flammende Plädoyer von Jan Kirchmayr muss nicht wiederholt werden. Er hat es exzellent auf den Punkt gebracht. Die liberale Haltung von Balz Stückelberger hat auf das Gewerbe hingewiesen, das sich dort ansiedelt: ein Gewerbe, das weit über die Schweizer Grenzen hinausstrahlen wird. Es braucht diesen Schnellzug halt in Dornach-Arlesheim. Die Grüne/EVP-Fraktion wird die Überweisung des Postulats unterstützen.

**Yves Krebs** (glp) denkt beim Wort Gesamtkonzept, dass er sich als GPK-Mitglied wieder jahrelang mit Fristverlängerungen beschäftigen muss. Als ÖV-Nutzer ist er der Meinung, es müsse alles dafür getan werden, das Nadelöhr Basel SBB zu entlasten. Das ist die einzige Chance, den Bahnverkehr in der Region attraktiver und schneller zu gestalten. Als Leimentaler würde Yves Krebs, wenn er in die Westschweiz will, mit dem 64er Bus nach Dornach und von dort den Schnellzug nehmen. Dadurch entlastet er die unsägliche Passerelle – denn dies tut sich niemand freiwillig an.

**Thomas Eugster** (FDP) reagiert auf die Voten. Die FDP-Fraktion ist überhaupt nicht gegen Schnellzug halte. Im Gegenteil möchte sie sogar mehr. Es ist auch nicht von Dingen die Rede, die sich bereits in Umsetzung befinden. Es besteht aber ein grundsätzliches Kapazitätsproblem in der Region. Wenn ein Schnellzug halt in Dornach-Arlesheim eingeführt wird, wird dies Konsequenzen haben. Der Zug braucht länger, was zu anderen Einfahrtszeiten in Basel führt, was wiederum ein anderes Angebot – vielleicht Richtung Ergolzthal – entsprechend beeinflusst. Dies, weil die Kapazität insgesamt am Anschlag ist. Das ist der Grund für die ablehnende Haltung der FDP-Fraktion. Man muss noch weiter vorausschauen und prüfen, wo etwas getan werden kann, um die ganze Situation zu verbessern. Es gibt mehr Menschen bei Kapazitäten, die bereits am Anschlag sind. Man muss also längerfristig denken.

**Lotti Stokar** (Grüne) sagt, Karl-Heinz Zeller habe ihr das Fraktionsvotum weggeschnappt, was sie der «Arlesheimer Fraktion» aber gönnen mag. Aus Sicht des Leimentals: Es ist bereits heute so, dass man am Abend von Olten Richtung Leimental teilweise schneller mit der S3 via Arlesheim und dann dem 64er Bus nach Oberwil unterwegs ist, als mit dem Tram. Mit dem Schnellzug wäre das noch attraktiver. In dem Sinne handelt es sich um eine einfache Massnahme, die viel schneller umgesetzt werden könnte, als eine neue Kapazität zwischen Liestal und Olten zu schaffen, wofür neue Gleise gebaut werden müssten.

An Markus Dudler: Man kann gelegentlich Zug und Bus verpassen, aber manchmal funktioniert es auch. Die BPK hat zudem im Rahmen des letzten GLA den Auftrag gegeben, dass für die Busli-

nien 62 und 64 zwischen Leimental und Arlesheim geprüft wird, wie diese für die Benutzer besser geführt werden könnten. Auch die Nutzer im Leimental wären froh über diesen Schnellzughalt. Damit wird ganz klar auch die Kernstadt entlastet, wie Yves Krebs ausgeführt hat.

**Rolf Blatter** (FDP) wohnt in Aesch und in einiger Nähe zum betroffenen Bahnhof. Der Diskussion hat er entnommen, dass – würde der Schnellzughalt nicht kommen – das ganze Gewerbe in +/- 3 km nicht erschlossen sei. Das ist nicht der Fall. Es gibt eine S-Bahn, die auch ohne Schnellzughalt hält. Man darf auch nicht vergessen, dass nach der Abfahrt in Basel zwei Haltestellen (Dreispietz und Münchenstein) ausgeschaltet werden könnten, möchte man direkt von Basel nach Dornach. Ein Schnellzug soll doch eigentlich von den grossen Zentren zu anderen grossen Zentren führen. Also von Basel nach Zürich oder von Basel nach Bern. Muss dieser in Dornach halten, kann er ja nicht einmal voll beschleunigen, bis er wieder bremsen muss. Das ist nicht die Definition eines Schnellzugs. Aus diesem Grund ist der Wunsch nach einem Schnellzughalt nicht nachvollziehbar.

**Felix Keller** (Die Mitte) hat der Diskussion mit Interesse zugehört. Vor allem auch die Anbindung von Allschwil war spannend. Es ist nicht vorstellbar, dass Allschwiler mit dem 64er Bus nach Dornach fahren, um von dort den Schnellzug nach Biel oder Genf zu nehmen. Da ist man über Basel viel schneller. Vorstellbar ist, dass der Schnellzug an der Haltestelle Morgartenring hält – Spass beiseite. Es geht hier um Schnellzüge. Ab und an fährt Felix Keller mit dem Zug nach Zürich. Er achtet stets darauf, dass er auch wirklich einen Schnellzug ohne Halt erwischt, maximal mit einem Halt in Olten. Jeder Zug, der noch in Rheinfelden, Aarau, Baden etc. hält, nervt ihn persönlich, weil die Fahrt eine Viertelstunde länger dauert. Ein Schnellzug soll ein Schnellzug sein. Wenn man Richtung Biel fahren möchte, soll der Schnellzug nicht in Basel abfahren und, kaum abgefahren, in Dornach bereits wieder halten. Höchstens ein Halt in Laufen wäre noch vertretbar, sonst ist dies kein Schnellzug, sondern ein Regiozug. Ein Schnellzug ist ein schneller Zug, der nonstop Basel-Biel-Genf fahren soll.

**Jan Kirchmayr** (SP) erklärt für das bessere Verständnis: Der jetzt fahrende IC 51 ist ein Intercity. Es kommt ein zweiter Schnellzug hinzu. Entweder ein Interregio oder ein Regioexpress. Es gilt im Kopf zu behalten, dass ein Regioexpress teilweise noch vom Kanton bestellt wird. Wenn der Kanton den Regioexpress mitbestellt und dann im Landrat sagt, dass ein Halt in Dornach nicht erwünscht ist, löst dies bei Jan Kirchmayr ein paar Fragen aus. Die Leimentalerinnen und Leimentaler haben es deutlich gesagt: Die Verbindungen ins Laufental und in den Jura würden sich mit dem Schnellzughalt in Dornach-Arlesheim verbessern. Dass Felix Keller in Allschwil mit der S-Bahn-Haltestelle Morgartenring, die vom Kanton vorfinanziert wird, profitiert, sei ihm gegönnt. Das wird auch von Jan Kirchmayr unterstützt. Gleichzeitig muss die Forderung aber auch sein, dass mindestens einer der beiden Schnellzüge, die vielleicht vom Kanton bestellt werden (Regioexpress) oder nicht (Interregio), in Dornach-Arlesheim hält.

An Thomas Eugster: Das Kapazitätsproblem südlich von Liestal ist Tatsache. Das liegt unter anderem daran, dass ein weiteres Gleis vor sehr langer Zeit abgelehnt wurde, was Regierungsrat Isaac Reber immer wieder erwähnt. Es ist zu hoffen, dass er dies irgendwann nicht mehr erwähnen muss, weil Lösungen gefunden werden konnten. Auf der Birstallinie gibt es aber noch freie Kapazitäten – auch wenn mit der S-Bahn der Viertelstundentakt kommt. Das Mindeste ist also, sich wie der Kanton Solothurn für den Schnellzughalt einzusetzen.

**Andreas Dürr** (FDP) ist kein Bahnexperte, erlaubt sich aber dennoch einen grundsätzlichen Hinweis. Wie bei den Strassen gibt es auch bei der Bahn eine Hierarchie. Wenn diese willkürlich verändert wird, wird ein an sich kanalisierter Fluss gestört. Das ist eine Prinzipfrage. Man sieht nur, wie toll es wäre, vom Leimental via Dornach nach Biel zu fahren. Andreas Dürr kennt keinen einzigen Leimentaler, der mit dem Zug ins Laufental fährt, aber das ist ein anderes Thema. Regional

besser erschlossen zu sein, findet auch die FDP toll. Aber wenn man dann selbst nach Bern fährt und in Zollikofen halten muss, weil dort irgendein tolles Unternehmen ist, dann nervt einen das. Aus der Optik Berns sind diese Halte super. Aber dadurch wird die Bahnhierarchie zerstört. Diese gilt es zu wahren. Man muss auch für die anderen denken.

**Peter Hartmann** (Grüne) ist inkonsequent. Gerade hat er Vizepräsident Pascal Ryf zugeraunt, dass sich bald jedes Mitglied zu Wort gemeldet hat, nun tut er selbst es auch. Felix Keller und Andreas Dürr haben aber Dinge gesagt, womit Peter Hartmann nicht einverstanden ist. Selbst besitzt er kein Auto und fährt entsprechend viel Zug, auch über längere Strecken. Vor zwei Wochen war er zwei Tage in Genf in den Ferien. Umsteigen in Biel ist unsäglich und will wohl niemand. Wenn man aber schaut, wo der Zug von Biel nach Basel überall hält, Grenchen Nord, Moutier, Delémont, Laufen, kann man sich zwar aufregen, aber muss auch feststellen, dass nur sehr wenige Leute von Biel nach Basel durchgefahren sind. Die meisten Personen waren nur während ein oder zwei Halten im Zug. Genau deshalb ist ein Halt in Dornach-Arlesheim sinnvoll. Man kann sich über die Bezeichnung (Intercity oder Regioexpress) streiten, aber der Halt an sich ist sinnvoll.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) meint, der Landrat tue sich etwas schwer. An anderen Orten ist die Rede von neuen Gleisen, neuen Trassees und Kosten von hunderten Millionen über zwanzig Jahren. Hier ist alles bereit. Man muss nur sagen, dass man diesen Halt möchte. Wenn man dies zusammen mit den Solothurnern tut, hat man gute Chancen.

Der Regierungsrat fährt auch jeden Tag Zug und kann auch ein paar Geschichten erzählen. Es gibt beispielsweise einen Zug, der in Basel startet, in Liestal, in Sissach, in Aarau, in Lenzburg und dann in Zürich hält. In diesem Zug geschieht genau das, was Peter Hartmann ausgeführt hat. Dieser Zug wurde sehr bewusst so konzipiert. Es handelt sich um einen Zug, der im Wesentlichen den Agglomerationsverkehr abdeckt, dies aber gerade in beide Richtungen.

In Sissach gibt es einen Schnellzughalt und es geht dieser Gemeinde unter anderem deshalb so gut. Zwischen Liestal und Sissach, wo Schnellzüge halten, gibt es zwei Stationen (Lausen und Itingen), wie auch zwischen Basel und Arlesheim (Dreispietz und Münchenstein). Die Kadenz ist also sehr vergleichbar. Niemand verlangt, die City-Direktverbindungen in Dornach-Arlesheim halten zu lassen. Das wäre vermessen, obwohl die Birsstadt ein Schwergewicht ist und 100'000 Menschen dort leben. Balz Stückelberger hat richtig gesagt, dass Politik und Kanton für die Rahmenbedingungen sorgen. Hier kann man einfach und zusammen mit Solothurn etwas tun. Das Anliegen ist legitim und würde den Kanton vorwärts bringen. Deshalb würde sich der Regierungsrat freuen, würde der Landrat ein klares, starkes Zeichen senden, um zusammen mit Solothurn in Bern mit diesem Anliegen vorstellig zu werden.

Das von Markus Dudler angesprochene Problem ist bekannt. Im Tramnetz 2040 wird eine Spange Therwil-Dornach geprüft. Das wäre die erste talübergreifende Tangentiallinie, die die Verkehrsdrehscheibe Dornach-Arlesheim stärken würde. Es ist aber kein Geheimnis, dass Platz ein Problem ist. Markus Dudler kann dem Postulat zustimmen, wie auch der ganze Landrat. Dann gehen Regierungsrat Isaac Reber und seine Solothurner Kollegin, Sandra Kolly, nach Bern und setzen sich für den Schnellzughalt in Dornach-Arlesheim sehr gerne ein.

://: Mit 61:19 Stimmen wird das Postulat überwiesen.

Landratspräsidentin **Lucia Mikeler Knaack** (SP) schliesst die Sitzung um 16.25 Uhr und wünscht allen Anwesenden einen schönen Abend.

---