

Beschluss des Landrats vom 11.01.2024

Nr. 338

14. Angebotskonzept Bahnverkehr 2035 2023/444; Protokoll: gs

Thomas Noack (SP) wünscht die Diskussion.

://: Der Diskussion wird stillschweigend stattgegeben.

Thomas Noack (SP) dankt für die Beantwortung. Der Redner ist sich sehr wohl bewusst, wie komplex die Abhängigkeiten zwischen dem Angebot auf der Strecke und den Infrastrukturen sind, die es dafür benötigt. Das ist eine schwierige Aufgabe. Es soll aber auf einige Punkte hingewiesen werden: Zunächst ist der Redner dankbar, dass der halbstündliche Halt des IC in Liestal erwähnt ist. Es ist davon auszugehen, dass damit der Halt des zweiten Berner IC gemeint ist. Man liest aber nichts über den Hinke-Takt der S3, wo es aus Sicht des Redners immer noch viel Handlungsbedarf gibt – eben auch in der Fahrplangestaltung. In Bezug auf die Prioritäten ist die Antwort des Regierungsrats aus Sicht des Sprechenden leider nicht sehr präzise. Ja, es ist richtig, dass die Verbesserungen in Olten extrem wichtig sind – gerade auch mit Blick auf die S9. Es wäre aber umso wichtiger, die Priorität auch noch anderswo zu setzen – nämlich nicht nur bei der Umsteigebeziehung in Olten, sondern auch bei den Zügen, die direkt durch den Bahnhof Olten und weiter (etwa nach Luzern) fahren. Das ist für Pendler aus der Region Basel und dem Baselbiet wichtig, weil man in Liestal oder zukünftig in Dornach/Arlesheim einsteigen wird. Dort will man nicht nur bis Olten fahren, sondern gerne auch weiter. Die eigene Erfahrung ist, lieber etwas länger zu fahren, wenn man dafür nicht in Olten umsteigen muss. Das ist ein Angebot, das gerade für das Baselbiet extrem wichtig wäre. Darum die Frage: Steht die Priorität der Fahrzeitverringerung aus Sicht des Baselbiets zuoberst – oder sollte man nicht die Prioritäten anders setzen (in Bezug auf direkte und längere Verbindungen)?

://: Die Interpellation ist erledigt.
