Beschluss des Landrats vom 07.05.2026

Nr. 1731

23. Ist der Fahrplan für die S2 und die S4 per 8. Dezember 2030 gesichert?
2026/47; Protokoll: tvr

Peter Hartmann (Grüne) wünscht die Diskussion.

://: Der Diskussion wird stillschweigend stattgegeben.

Peter Hartmann (Grüne) bedankt sich für die Beantwortung der Interpellation. Die Antworten zur Haltestelle Basel Neuallschwil und zum Bahnhof Saint-Louis bereiten ihm einige Sorgen. Die neue Haltestelle Basel Neuallschwil soll nach aktueller SBB-Terminplanung erst per Ende 2031 eröffnet werden, also ein Jahr später als geplant. Bei der Planung befindet man sich erst in einem Vorprojekt, wenn auch schon in dessen Schlussphase. Mehr Sorgen bereitet der Bahnhof Saint-Louis: Gemäss Interpellationsantwort haben die künftigen S-Bahn-Linien S2 und S4 gegenüber dem TGV, den Regionalexpress-Zügen von Grand Est und den Güterzügen keine Priorität und müssen sich anpassen und wenn nötig hintenanstehen und warten. Der Regierungsrat hält das Risiko für überschaubar, weil auf dem Schweizer Abschnitt der Linie Mulhouse-Basel schweizerische Praxis zur Anwendung komme. Der Schweizer Abschnitt reicht gerade einmal von Basel SBB bis Basel St. Johann. Die Ertüchtigungsmassnahmen im Rangierbahnhof von Saint-Louis, die zur Betriebsstabilität führen sollen, sind derzeit weder geklärt noch gesichert, was dem Redner ebenfalls Sorgen bereitet. Beim Flughafenanschluss ist ersichtlich, was Paris unternimmt, nämlich nichts. Die offenen Fragen sind deshalb: Was passiert, wenn festgestellt wird, dass die Züge in Saint-Louis nicht pünktlich abfahren können? Können sie dann in Basel St. Johann frühzeitig gewendet werden, weil dort das Schweizer Regime gilt? Wird die Infrastruktur für das Wenden in Basel St. Johann vorhanden sein oder könnte für das Wendegleis ein kostenoptimiertes Provisorium eingerichtet werden? Diese Fragen müssen nun geklärt werden und es ist nötig und wichtig, auch in Alternativen und Varianten zu denken und sich Optionen offenhält, wenn Frankreich seine Versprechungen nicht einhält.

Er habe auch gelesen, dass bei der neuen S-Bahn-Haltestelle Neuallschwil/Morgartenring mit weiteren Verzögerungen zu rechnen sei, sagt **Jan Kirchmayr** (SP). Er wünscht sich, dass der Baudirektor noch bis Ende September alles unternimmt, dass die S-Bahn-Haltestelle möglichst bald kommt und nicht noch weiter verzögert wird. Was der Redner sich fragt: Was geschieht mit den neu beschaffenen Zügen, die dann nicht fahren können und abgestellt werden müssen? Ist die Frage der in der Nacht fehlenden Abstellflächen geklärt? Der Redner hört von den SBB teilweise andere Aussagen und möchte gerne wissen, ob der Baudirektor dazu etwas weiss oder ob das noch abgeklärt werden könnte.

Es handle sich um richtige und wichtige Fragen, sagt Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne), aber insbesondere bei grenzüberschreitenden Projekten sei nie ganz sicher, ob diese so umgesetzt würden wie geplant. Mit dem Bund ist es ebenfalls nicht ganz einfach. Eigentlich müsste die Haltestelle Neuallschwill ein Selbstläufer sein, aber auch daran wird noch gearbeitet. Allschwil ist die grösste Gemeinde in der Schweiz ohne Bahnanschluss. Trotzdem muss weiterhin dafür gekämpft werden, was mühsam erscheint. Schon nur aus Kundenorientiertheit – es handelt sich um 22’000 Kundinnen und Kunden – sollte diese Haltestelle möglichst rasch umgesetzt werden. Mit der S2 und der S4 sieht es auch nicht so viel besser aus: Die SBB müssen sich um alle Fragen dringlich kümmern, denn sie bestellen die für das Angebot benötigten Züge. Der Redner vertraut darauf,

dass die SBB ein eigenes Interesse daran haben, diese Fragen rechtzeitig zu beantworten – er hat nicht auf alle Detailfragen die passende Antwort. Bezüglich Abstellgleise wird schon seit längerem geprüft, aber grenzüberschreitende Prozesse sind schwierig.
Bis in den Nullerjahren gab es die eine grenzüberschreitende Linie vom Fricktal nach Mulhouse, die eingestellt wurde, weil man sich über die Grenzen hinweg nicht einig war. Nun gibt es einen neuen Anlauf mit den Linien S2 und S4, wobei man eigentlich auch gut unterwegs ist. Die eine Linie soll von Olten bis Mulhouse fahren und die zweite Linie von Laufen bis Saint-Louis sowie später auch zum Euro-Airport. Die grenzüberschreitenden Angebote stehen und fallen damit, ob der Flughafen angebunden werden kann. Wenn der Flughafen nicht angebunden wird, fehlt das Fahrgastpotenzial auf diesen Strecken. Wer daran interessiert ist, dass die S-Bahn ausgebaut werden kann, sollte sich für die Anbindung des Flughafens engagieren. Man kann unterschiedliche Meinungen zum Flugverkehr und dessen Auswirkungen haben, aber sich an einem Ort gegen eine Anbindung auszusprechen, an dem der ÖV wirklich nötig ist, erscheint nicht zielführend. Der Euro-Airport wäre der drittgrösste Bahnhof in der Region. Themen wie den Lärm und die Flugbewegungen müssen an anderer Stelle diskutiert werden. Wenn eine grenzüberschreitende trinationale S-Bahn wirklich gewünscht ist, muss man sich dafür einsetzen, dass die Bedingungen auch vorhanden sind.
Die Abstellthematik – der Redner war schon vor drei Jahren deswegen in Frankreich – und auch die Wendegleise müssen mit dem Nachbarland gemeinsam bearbeitet werden. Der Redner hält die Aussage für schwierig, dass es mit Frankreich sowieso nicht funktionieren werde. Natürlich kann man nie ganz sicher sein, wie auch am Beispiel Deutschland zu sehen ist, wo die Züge teilweise am Badischen Bahnhof gestoppt werden müssen. Der Redner kann nicht prophezeien, was passiert, aber der Kanton Basel-Landschaft, die anderen Kantone der Nordwestschweiz, die Partner in Frankreich und in Bern engagieren sich alle zusammen dafür, dass das Angebot zustande kommt.

://: Die Interpellation ist erledigt.