

Beschluss des Landrats vom 03.06.2021

Nr. 946

41. Kurzfristige Optimierungen im Betrieb der Regio S-Bahn 2020/415; Protokoll: bw

Landratspräsident **Heinz Lerf** (FDP) informiert, der Regierungsrat sei bereit, das Postulat entgegenzunehmen, und beantrage die gleichzeitige Abschreibung.

Thomas Noack (SP) dankt dem Regierungsrat für die Bereitschaft, das Postulat entgegenzunehmen, ist aber nicht mit der Abschreibung einverstanden. Vor drei Wochen stellten Regierungsrätin Esther Keller und Regierungsrat Isaac Reber zusammen mit den BVB und der BLT Pläne für das Tramnetz 2030 vor. Das ist ein wichtiger Schritt für das Tramnetz der Zukunft und um die Erreichbarkeit der wichtigen Arbeitsorte in Basel zu verbessern. Zentrale Themen waren die Entlastung, die Flexibilisierung, die Beschleunigung und die Erschliessung. Das geht in die richtige Richtung und bringt grosse Verbesserungen. Es ist wichtig, dass in den kommenden Jahren und bis zum Bau des Herzstücks dennoch kurzfristige Optimierungsmöglichkeiten im ÖV-Netz gesucht werden. Das Tramnetz 2030 ist diesbezüglich ein wichtiger Meilenstein und das Postulat geht in eine ähnliche Richtung: Entlasten und erschliessen. So wurde beispielsweise ganz konkret gefragt, wie zur Entlastung des Bahnhofs SBB die Entlastungszüge am Morgen und am Abend aus dem Rheintal und dem Ergolzthal direkt zum Badischen Bahnhof geführt werden könnten und wie hoch das Fahrgastpotential dieser Verbindungen wäre. Der Badische Bahnhof und die neue Haltestelle Solitude sind gerade für den Pendlerverkehr wichtige Haltestellen, weil sie die wichtigen Arbeitsgebiete in Basel-Stadt erschliessen. Deshalb könnten Direktverbindungen der Entlastungszüge zu Hauptpendlerzeiten eine wichtige Lücke schliessen und so auch zu einer Entlastung des Bahnhofs SBB führen.

Das Postulat soll nicht abgeschrieben werden, weil der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt ein gleichlautendes Postulat an die Regierung überwiesen hat. Es besteht die Erwartung, dass eine Beantwortung zumindest in Absprache zwischen den beiden Kantonen erfolgen würde. Die Stellungnahme des Regierungsrats Basel-Landschaft ist ein wenig dünn und er macht es sich etwas gar einfach, wenn gesagt wird, eine Entlastungsfunktion sei nur dann gegeben, wenn die Züge auch über den Bahnhof SBB geführt würden. Das würde den Bahnhof SBB ja eben nicht entlasten. Es wurde auch konkret nach den Investitions- und den jährlich wiederkehrenden Betriebskosten dieser Verbindung gefragt. In der Stellungnahme war lediglich zu lesen, dass diese Kosten hoch seien. Ein Überwerfungsbauwerk nur für die Entlastungszüge am Morgen und am Abend steht natürlich in keinem Verhältnis zum Nutzen. Das bräuchte es aber auch gar nicht. Es wären nur wenige bauliche Massnahmen notwendig. Der Bau der Weichenverbindung scheint durchaus möglich. Interessanterweise gibt es diese Weichenverbindung bereits in einer Richtung, offenbar da sie einen Nutzen für die Flexibilität der SBB darstellt. Dass das Abkreuzen der Gleise nicht einfach ist, ist eine Tatsache. Aufgrund der Stellungnahme ist Thomas Noack aber nicht sicher, ob sich nicht doch in den Zeitfenstern der Entlastungszüge eine Lücke finden lassen würde, die dies ermöglichen würde. Gemäss Auskunft SBB sind bereits heute direkte Zugfahrten zwischen Muttenz und Basel Badischer Bahnhof von den Gleisen 3 und 4 in Muttenz möglich.

Mit diesem Postulat geht es nicht um perfekte Lösungen und Verbindungen, die den ganzen Tag verkehren. Es geht um pragmatische Möglichkeiten für die Entlastungszüge bis zum Bau des Herzstücks. Selbstverständlich müsste eine vertiefte Prüfung vorgenommen und darüber Bericht erstattet werden. Interessant wäre auch ein Preisschild, um den Aufwand dem Ertrag gegenüberstellen zu können. Die Beurteilung des Regierungsrats, dass eine Lösung mit grossen und teuren Massnahmen unverhältnismässig sei, ist korrekt. Das Postulat soll jedoch zu einer kreativen Aus-

lotung von möglichen Optimierungen bis zum Bau des Herzstücks anregen. Auf keinen Fall sollen damit die Anstrengungen zum Bau des Herzstücks konkurrenziert werden. Es wird die Durchführung einer Machbarkeitsstudie erwartet, welche konkreter auf die Fragen im Postulat eingeht. Auch wenn sich die Idee der direkten Verbindung zum Badischen Bahnhof schlussendlich als zu teuer erweisen sollte, so wäre die Beantwortung des Postulats dennoch eine Chance, kreativ über mögliche, kurzfristige Optimierungsmassnahmen nachzudenken und in einem Bericht darzulegen. Manchmal hat man das Gefühl, es konzentrieren sich alle viel zu sehr auf die ganz grossen Würfe und vergessen dabei die kleinen Optimierungsmöglichkeiten.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) wünscht sich auch, kreativ und einfach ganz neue Lösungen aus dem Hut zaubern zu können. In der Stellungnahme wurde aber deutlich ausgeführt, dass dieser Spielraum da nicht vorhanden ist, wo ihn Thomas Noack sucht. Zwischen Pratteln und Basel hat man heute bereits grösste Mühe, den ganzen Verkehr durchzubringen. Das ist bekannt und bewog die SBB dazu, CHF 300 Mio. für Entflechtungsbauwerke zu investieren, um überhaupt den S-Bahn-, den Güterzugs- und den Schnellzugsverkehr nebeneinander durchzubringen. Ein Abkreuzen all dieser Gleise ist deshalb illusorisch. Auch wenn man kreativ sein will, macht es das nicht besser, sondern gefährlich. Das will man nicht. Auf dieser hochbelasteten Strecke sind solche Ideen einfach nicht umsetzbar. Man könnte Alternativen schaffen, müsste dafür aber bei Pratteln weg und könnte Muttenz nicht mehr bedienen und durch den Rangierbahnhof fahren. Das ist nicht realistisch. Den Vorstoss stehen zu lassen, macht ihn nicht besser und wird wohl nicht zu neuen Erkenntnissen führen, weshalb er abgeschrieben werden soll. Ein Entlastungsbauwerk in den nächsten 10-15 Jahren zu bauen, ist nicht realistisch. Zudem ist der Kanton gar nicht zuständig, sondern allenfalls die SBB. Die Verbesserungen der kommenden Jahre wurden aufgeführt. Es beginnt mit dem Viertelstundentakt zwischen Basel und Liestal, der bis 2025 vorhanden sein soll. Auch im Birstal wird angestrebt, den Viertelstundentakt bis Aesch in diesem Jahrzehnt zu realisieren. Es gibt also eine ganze Reihe an Verbesserungen – auch kurzfristige –, die zum Ziel haben, das Optimum herauszuholen.

Felix Keller (CVP) hält das Thema für interessant und prüfenswert, auch wenn es nicht neu sei. Diese Ideen wurden bereits mehrfach diskutiert. Felix Keller durfte früher oft mit den SBB im Rahmen der S-Bahn zusammenarbeiten und kennt die Problematik im Raum Basel. Die CVP/glp-Fraktion hält die Stellungnahme des Regierungsrats nicht für dünn, sondern für kurz und bündig. Kosten und Nutzen sind hier nicht in einem gesunden Verhältnis. Wenn eine S-Bahn quer über ein Rangierfeld geführt werden muss, hat dies viele Probleme zur Folge, denn die Güterzüge sind ziemlich träge und fahren nicht nach Fahrplan. Man würde also den ganzen Güterverkehr blockieren, nur damit die S-Bahn durchfahren kann. Thomas Noack sagte, dieses Vorgehen sei lediglich für die Hauptpendlerzeiten gedacht. Umso mehr ist der Kosten-Nutzen-Faktor in Frage zu stellen, wenn man für 4-5 S-Bahn-Züglein pro Tag eine solch grosse Übung durchführen müsste. Die Antworten aus Basel-Stadt müssen nicht abgewartet werden – diese werden vermutlich dasselbe Resultat aufweisen. Regierungsrat Isaac Reber hat zwar gesagt, die Zuständigkeit liege bei den SBB. Wenn der Kanton dies aber wirklich möchte, dann kann er dies bestellen und muss es bezahlen. Das Problem der hiesigen S-Bahn ist aber, dass sie nicht über ein eigenes Trasseee verfügt, anders als in Zürich, wo sie sehr gut funktioniert. Hier den Güterverkehr zu blockieren, ist nicht sinnvoll, man möchte ja gerade, dass Güter per Zug transportiert werden. Der ganze Nord-Süd-Verkehr führt über dieses Rangierfeld und kann nicht wegen ein paar Züglein blockiert werden. Das Thema war interessant, es wurde geprüft und die CVP/glp-Fraktion unterstützt die Abschreibung des Postulats.

Andi Trüssel (SVP) sieht im Namen der SVP-Fraktion dieselben Argumente wie seine beiden Vorredner, zieht jedoch einen anderen Schluss: Das Postulat soll nicht überwiesen werden. In je-

der zweiten, sicherlich in jeder dritten BPK-Sitzung wird die S-Bahn rauf und runter diskutiert. In der BUD gibt es den ausgewiesenen Fachmann Thomas Hohl, der aus dem Bauch heraus sagen kann, was wie wo und weshalb machbar ist. Und jetzt will der Landrat «milimeterlen»? Das ist nicht verständlich. Die SVP-Fraktion lehnt die Überweisung des Postulats ab.

://: Mit 48:29 Stimmen wird das Postulat überwiesen und mit 54:23 Stimmen bei 1 Enthaltung
abgeschrieben.
