

Beschluss des Landrats vom 26.09.2024

Nr. 739

16. S-Bahn-Angebot im Birstal ab 2025 2024/140; Protokoll: pw

Jan Kirchmayr (SP) wünscht die Diskussion.

://: Der Diskussion wird stattgegeben.

Jan Kirchmayr (SP) dankt für die Beantwortung der Interpellation. Seit Jahrzehnten werde im Birstal vom Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Basel und Aesch gesprochen. 2007 wurde das Stumpengleis in Aesch zurückgebaut und damit wurde eigentlich verhindert, dass der Viertelstundentakt schon viel früher hätte eingeführt werden können. Das heisst, derzeit wird auf die Infrastruktur gewartet, nämlich das Wendegleis in Aesch. Dieses sollte gemäss Planung im Jahr 2028 kommen und ab dann könnte auch der Viertelstundentakt eingeführt werden. Darauf basieren auch die Planungen der Gemeinden. Die Gemeinden haben sich nämlich dazu entschieden, sich entlang der Eisenbahnlinie zu entwickeln: das heisst in der Metalli in Dornach, im uptown Basel in Arlesheim und Münchenstein und in der Birsmatte in Aesch. Davon ist sowohl im Richtplan, im Mobilitätskonzept der Birsstadt und in den generellen Leistungsaufträgen (GLA) des Kantons zu lesen – unter anderem auch im 10. GLA, der kürzlich in der Vernehmlassung war. Jan Kirchmayr ist entsprechend enttäuscht, der Interpellationsantwort zu entnehmen, der Viertelstundentakt komme frühestens ab dem Jahr 2035 und wohl eher erst gegen 2040. In Zürich fahren die S-Bahnen teilweise alle siebeneinhalb Minuten und damit so dicht wie in der Region das Tram. Das Birstal hat 100'000 Einwohnerinnen und Einwohnern, die S-Bahn tuckert jedoch nur jede halbe Stunde umher. Die Entlastungszüge zu den Hauptverkehrszeiten, wenn viele Pendlerinnen und Pendler unterwegs sind, sollen wohl eine Art Trostpflaster sein. Bis mindestens 2035 findet jedoch für die Menschen im Birstal faktisch keine Verbesserung statt. Diese Verzögerung ist nicht hinnehmbar. Welche Abwägungen seitens Regierungsrat gab es, dass er nun zum Schluss gekommen ist, dass auf den Viertelstundentakt aufgrund von anscheinend zu wenig Platz am Bahnhof SBB in Basel noch weiter gewartet werden muss? Der Viertelstundentakt ist nicht zuletzt auch ein wichtiger Bestandteil der Standortförderung. Nicht umsonst haben sich die Gemeinden gemeinsam mit den Unternehmen dazu entschieden, die Verdichtungsprojekte entlang der Eisenbahnachse zu machen. Jan Kirchmayr hat den Eindruck, dass die Hausaufgaben irgendwo nicht gemacht worden sind. Er findet das Argument der SBB zudem lachhaft, dass es am Bahnhof SBB zu wenig Platz gebe, weshalb die Züge dort nicht halten könnten. Es wurden drei neue Gleise gebaut in den letzten Jahren und zwar genau für die S-Bahnen und den Halbstundentakt ins Laufental. Es ist schwer zu akzeptieren, dass man nun so lange warten muss. Wir wollen nicht weiter warten, wir wollen nicht ewig vertröstet und abgespeist werden mit irgendwelchen Entlastungszügen als Trostpflasterchen, die es heute schon gibt. Das Birstal soll ernstgenommen werden.

Christina Wicker-Hägeli (GLP) sagt, Siedlungen, Landschaften und Verkehr würden nicht an den Gemeindegrenzen haltmachen. Mit dem Raumkonzept Birsstadt 2035 haben im Jahr 2016 sieben Birsstadt-Gemeinden eine gemeinsame Strategie entwickelt und den Weg zu einer nachhaltigen Raumplanung in der Region aufgezeigt. Darauf aufbauend hat der Verein Birsstadt das Mobilitätskonzept Birsstadt lanciert. Es soll veranschaulichen, wie parallel zur Siedlungsentwicklung die Mobilität und das Verkehrsaufkommen gestaltet und organisiert werden können. Das im Jahr 2016 verabschiedete Raumkonzept geht davon aus, dass die Birsstadt-Region bis 2035 ungefähr um 10'000 bis 12'000 Einwohner und um circa 8'000 bis 10'000 neue Arbeitsplätze wachsen wird.

Neue Einwohner und mehr Arbeitsplätze bedeuten natürlich auch eine Zunahme an Mobilität. Darum sollten die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung möglichst synchron aufeinander abgestimmt sein. Dies war auch das Ziel der Birsstadt, weshalb sie frühzeitig über die geplanten Projekte informiert hat. Jetzt droht aber eine Verzögerung des 15-Minutentakts bis mindestens 2035.

Dadurch werden die Strassen noch mehr belastet werden. Bereits jetzt gibt es manchmal am Feierabend und am Morgen kein Durchkommen mehr. Natürlich besteht ein gewisses Verständnis, dass das Birstal nicht die einzige Agglomeration ist, die von den SBB gerne mehr Dienstleistungen hätte. Trotzdem ist die Verzögerung eine grosse Enttäuschung für die Region Birsstadt bis ins Laufental, das sich auch massiv entwickelt. Christina Wicker-Hägeli bittet den Regierungsrat darum, sich doch möglichst für eine zeitnahe Einführung des 15-Minutentakts einzusetzen.

Béatrix von Sury d'Aspremont (Die Mitte) unterstreicht mit dem Hut der Gemeinderätin aus Reinach die Wichtigkeit des systematischen Viertelstundentakts im Birseck. Lange wurde diese Einführung als für die Zeit ab 2028 gesetzt betrachtet und jetzt soll sie auf die lange Bank nach 2035 verschoben werden. Aus Sicht der Gemeinde Reinach ist diese massive Verzögerung mobilitätspolitisch und bezüglich der Raumentwicklung verheerend. Etliche kommunale Planungen, notabene auch kantonale Projekte, und insbesondere das Mobilitätskonzept der Birsstadt stützen sich in der Argumentation wesentlich auf die baldige Einführung des Viertelstundentakts ab. Zwei Beispiele: die grosse Quartierplanung auf dem Stöcklin-Areal, die auch Aesch betrifft und kurz vor der Verendung steht, oder die Fussgänger- und Velobrücke über die A18, die beschlossen wurde. Béatrix von Sury d'Aspremont ist sich sicher, dass diese Sichtweise bei den massgeblichen Stellen des Kantons geteilt wird, und bittet deshalb um die Unterstützung zur Erwirkung einer beschleunigten Einführung dieses wichtigen Viertelstundentakts. Sollte der systematische Viertelstundentakt unglücklicherweise tatsächlich noch Jahre lang aus zwingenden Gründen auf sich warten lassen, sollte umgehend die möglichst baldige Einführung eines Fernverkehrshalts der Züge auf den Linien zwischen Basel und Biel-Bienne in Dornach-Arlesheim geprüft werden. Eine etwas ketzerische Schlussbemerkung in diesem Zusammenhang: Das Ergolzthal wird im Rahmen des 10. GLA mittlerweile über drei Bahnhöfe mit Fernverkehrshalten verfügen. So sollte doch ein einziger Fernverkehrshalt für die Birsstadt möglich sein.

Karl-Heinz Zeller (Grüne) ist sehr verärgert über die Antworten. Soll voraussichtlich 2035 etwas realisiert werden, dann wird es vermutlich 2040 oder noch später – dann ist er selbst 80 Jahre alt. Ihn verärgern auch die Begründungen zur Antwort auf Frage 3, die nämlich nicht unplanbar gewesen sind wie etwa ein Erdbeben. Die Baustellen, die planbar sind, führen zu Engpässen. Karl-Heinz Zeller versteht deshalb nicht, dass es zu einer solchen Verzögerung kommt. Er ist auch nicht zufrieden damit, wenn der Regierungsrat nur gebeten wird. Denn so geht es nicht. Er soll ermuntert werden, vehement zu fordern, dass der Viertelstundentakt früher kommt.

Balz Stückelberger (FDP) dankt Jan Kirchmayr und möchte zeigen, dass die Empörung bis auf seine Seite des Saals reicht. Es geht um die Entwicklung eines der ganz wichtigen Täler des Kantons. Es leben sehr viele Leute dort und es ist wirtschaftlich sehr viel im Entstehen, wovon der ganze Kanton profitiert. Für Umstellungen im Verkehr muss oftmals eine gewisse Infrastruktur geschaffen werden. Hier wäre dies offensichtlich einfach und in kurzer Zeit zu realisieren. Dennoch heisst es, es sei nicht möglich. Vielleicht könnte dies hinterfragt werden – wie beim Beispiel der S-Bahn im Ergolzthal, wo Saskia Schenker von einem Bahnexperten gehört hatte, dass es doch Lösungen gibt. Balz Stückelberger möchte den Regierungsrat auch auffordern, sich stark dafür einzusetzen, dass der Viertelstundentakt kommt. Der Schnellzughalt im bedeutenden Vorbahnhof Dornach-Arlesheim kommt nun auch nicht, was ebenfalls empörend ist. Der öffentliche Verkehr im Birstal soll gestärkt werden.

Regierungspräsident **Isaac Reber** sagt, der Ärger werde geteilt. Es ist offensichtlich, dass bei der Einführung eines Viertelstundentakts irgendwo in der Region, die Birsstadt mit ihren 100'000 Einwohnern ganz weit vorne sein müsste. Darum ist für den Regierungsrat klar, dass der Viertelstundentakt kommen muss und zwar so schnell wie möglich. In den Antworten steht, dass der Regierungsrat weiterhin darauf pochen wird. Das Wendegleis muss 2028 kommen. Dies ist die Voraussetzung, damit der Viertelstundentakt überhaupt möglich wird. Der derzeitige Standpunkt der SBB ist aber, dass ein voller Viertelstundentakt am Bahnhof Basel SBB keinen Platz hat. Deshalb pocht der Regierungsrat auch weiterhin darauf, dass so schnell wie möglich und so viel wie möglich ein Viertelstundenangebot kommt. Es muss jedoch auch zur Kenntnis genommen werden, dass der Bahnhof SBB randvoll ist. Derzeit wird er zwar erweitert, aber dies zum letzten Mal. Überirdisch ist der Platz komplett ausgenutzt. Deshalb fordert die Region vom Bund, dass in der Botschaft 2026 ein Tiefbahnhof Basel SBB aufgenommen wird. Der Bahnhof braucht für die Zukunft mehr Kapazitäten, sonst entstehen in der Region noch ganz andere Probleme. In Bern wird viel Druck gemacht. Die SBB versichert glaubwürdig, dass sie ein Kapazitätsproblem beim Basel SBB hat. Es wird jedoch genau hingeschaut, was doch noch reinpasst. Gemeinsam mit Solothurn wird zumindest der Schnellzughalt in Dornach-Arlesheim verlangt. Regierungsratspräsident Isaac Reber ist froh und dankbar über die Unterstützung aus dem Parlament.

://: Die Interpellation ist erledigt.
