

Die für den Verkehr zuständigen Behörden der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Solothurn, das Bundesamt für Verkehr sowie die französische Region Grand Est haben beschlossen, das S-Bahn-Angebot im Dreiländereck auszubauen. Dies wurde am 24. Mai 2024 durch eine von der SBB publizierte Medienmitteilung kommuniziert¹.

Aktuell fahren zwischen der Schweiz, Frankreich und Deutschland täglich 60'000 Pendlerinnen und Pendler über die nationalen Grenzen - allein 30'000 davon zwischen dem Elsass und der Nordwestschweiz. 90 Prozent von diesen Personen nutzen gemäss Angaben der SBB aktuell den motorisierten Individualverkehr.

Das soll sich ändern: Durch den Ausbau des S-Bahn-Angebots sollen möglichst viele von ihnen die S-Bahnen benutzen. Die Einführung des neuen Angebots ist in Etappen geplant: Ab Ende 2030 sollen zwei grenzüberschreitende S-Bahn-Linien «Olten–Basel–Mulhouse» und «Laufen–Basel–St. Louis» lanciert werden. Ab 2034/35 werden voraussichtlich beide Linien auch den EuroAirport anfahren.

Im Hinblick auf das ÖV-Programm des Bau- und Verkehrsdepartements, unter Berücksichtigung der kantonalen Klimaschutzstrategie Netto-Null bis 2037 und angesichts der grossen Mobilität im Grossraum Basel dankt die Anfragstellerin der Regierung für die Beantwortung folgender Fragen:

1. Gemäss Mitteilung der SBB sollen möglichst viele Pendlerinnen und Pendler ab Ende 2030 die S-Bahnen zwischen der Schweiz und dem Elsass benutzen.
 - a) Wie wurde das bisherige Mobilitätsverhalten und die entsprechende ÖV-Nachfrage (siehe oben) erhoben?
 - b) Wie wird künftig sichergestellt, dass möglichst viele Pendlerinnen und Pendler die S-Bahnen zwischen der Schweiz und dem Elsass benutzen?
2. Durch welche weiteren Massnahmen hat das Bau- und Verkehrsdepartement mit der Planungsregion Nordwestschweiz vor, das ÖV-Angebot über die Grenzen hinaus zu intensivieren?
3. Sind Massnahmen mit kurz- (bis 2026), mittel- (2026-2030) oder langfristigem (nach 2030) Zeithorizont geplant, um auch auf der Achse Basel–Altkirch–Belfort direkte und häufigere ÖV-Verbindungen sicherzustellen?
4. Sind mit kurz- (bis 2026), mittel- (2026-2030) oder langfristigem (nach 2030) Zeithorizont zusätzliche Zugverbindungen oder alternative ÖV-Verbindungsmöglichkeiten auf der Achse Strasbourg–Mulhouse–Basel vor allem am Abend vorgesehen?
 - a) Wenn ja: Welche Zugverbindungen oder alternative ÖV-Verbindungsmöglichkeiten sind geplant?
 - b) Wenn keine zusätzlichen Zugverbindungen oder alternative ÖV-Verbindungsmöglichkeiten geplant sind: Wie lässt sich dies mit den Zielen des ÖV-Programms vereinbaren?
5. Güterzüge mit Sattelaufiegern von vier Metern Eckhöhe sollen künftig auch über Frankreich nach Basel gelangen. Dafür sind bauliche Anpassungen zwischen dem Nordportal des Kannenfeldtunnels und den Birsigbrücken notwendig². Die Arbeiten sollen Mitte 2025 beginnen und bis Ende 2029 dauern.
 - a) Wie wird sichergestellt, dass während dieser langen Bauzeit die Attraktivität des Personenverkehrs - u.a. auch der Freizeitverkehr - gewahrt bleibt?
 - b) Sind alternative ÖV-Verbindungen - insbesondere während den sog. «verkehrsärmeren Zeiten» wie Schulferien und Wochenenden - geplant?

¹ <https://news.sbb.ch/medien/artikel/129009/flirt-evo-france-33-moderne-zuege-fuer-trinationale-s-bahn-im-raum-basel> [31.05.2024]

² <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/projekte/deutschschweiz/region-basel/4mk-basel.html#:~:text=Der%20rund%204%2C5%20Kilometer,rund%201000%20Meter%20langen%20Kannenfeldtunnel>