

Liestal, 22. November 2022/BUD

Stellungnahme

Vorstoss	Nr. 2022/267
Postulat	von Roman Brunner
Titel:	S-Bahn-Haltestelle St. Jakob bedienen
Antrag	Vorstoss entgegennehmen und zur Abschreibung beantragen

Begründung

Die heutige Bedarfshaltestelle Basel St. Jakob mit einer Perronkante dient ausschliesslich dem Bedarfsverkehr mit Extrazügen, um das veranstaltungsbedingt sporadische, grosse Verkehrsaufkommen abzuwickeln.

Eine Bedienung der Haltestelle St. Jakob durch die S-Bahn würde zukünftig bis zu acht Züge pro Stunde und Richtung umfassen (Viertelstundentakte Basel–Liestal und Basel–Rheinfelden). Auch unter der Annahme, dass nicht alle S-Bahn-Züge die Haltestelle bedienen, muss für den S-Bahn-Verkehr pro Richtung je eine Perronkante verfügbar sein, um einen stabilen Bahnbetrieb gewährleisten zu können.

Während der S-Bahn-Verkehr fahrplanmässig und mit hoher Pünktlichkeit erfolgt, können die Extrazüge des Bedarfsverkehrs den Fahrplan nicht in jedem Fall einhalten (z. B. bei Verlängerung eines Fussballspiels). Zudem benötigen die Extrazüge oft eine längere Haltezeit für den Fahrgastwechsel. Aus diesen Gründen müssen für den Bedarfsverkehr und den S-Bahn-Verkehr unabhängige Perronkanten zur Verfügung stehen. Insgesamt wären somit zusätzlich zur heute vorhandenen Perronkante für den Bedarfsverkehr zwei weitere, zusätzliche Perronkanten für den S-Bahn-Verkehr nötig.

Im Rahmen der strategischen Planung zum Bahnknoten Basel (sog. Fünfpunkteplan) wurde die Bahninfrastruktur ermittelt, welche für das zukünftige Bahnangebot in verschiedenen Zeithorizonten notwendig ist. Im Bereich St. Jakob/Gellert sind zusätzlich zu der im Bau befindlichen Entflechtung Basel–Muttens mittel- und langfristig weitere umfangreiche Ausbauten (zusätzliche Gleise und Entflechtungen) notwendig, um die gewünschten Bahnverkehre abwickeln zu können. Deren Umsetzung im beschränkten Raum zwischen der Autobahn A2 und dem St. Jakob-Park ist äusserst anspruchsvoll. Deshalb wird, basierend auf den Ergebnissen des Fünfpunkteplans, die bauliche Machbarkeit von zwei zusätzlichen Perronkanten für den S-Bahn-Verkehr im Bereich St. Jakob als nicht gegeben bzw. kostenmässig unverhältnismässig eingestuft.

Aufgrund der räumlichen Verhältnisse (Höhenunterschiede und Distanzen) wäre es ausserdem schwierig, eine attraktive Umsteigebeziehung mit den tangentialen Buslinien (analog Basel Dreispitz) herzustellen. Diese Umsteigebeziehung ist jedoch Voraussetzung für ein ausreichendes Fahrgastpotential einer S-Bahn-Haltestelle St. Jakob. Alleine aus den umliegenden Nutzungen im Raum St. Jakob ergibt sich kein genügendes Potential, um auf diesem stark nachgefragten S-Bahn-Abschnitt eine Fahrzeitverlängerung durch einen zusätzlichen Halt zu rechtfertigen. Aus demselben Grund fiel in den Vorarbeiten zum Bahnausbau 2035 auch das Kosten-Nutzen-Verhältnis einer allfälligen S-Bahn-Haltestelle Basel St. Jakob/Wolf, leicht weiter westlich über der

St. Jakobs-Strasse gelegen, deutlich negativ aus. Die Haltestelle wurde deshalb nicht weiterverfolgt, was auch vom Kanton Basel-Stadt unterstützt wird.

Aus Sicht des ÖV-Netzes bestehen am Bahnhof Muttenz bereits Umsteigebeziehungen zwischen der S-Bahn und den tangentialen Buslinien 46, 47 und 60. Der Raum St. Jakob ist mit den Buslinien 36, 37 und 47 gut an die S-Bahn-Haltestellen Muttenz, Basel Dreispitz und Basel Badischer Bahnhof angebunden.

Wegen der negativen Beurteilung der baulichen Machbarkeit, dem schlechten Kosten-Nutzen-Verhältnis und der bereits bestehenden Verknüpfung zwischen S-Bahn und Bus am Bahnhof Muttenz beantragt der Regierungsrat, das Postulat entgegenzunehmen und abzuschreiben.