

## Vorlage an den Landrat

### Beantwortung der Interpellation 2022/505 von Jan Kirchmayr: «Wird die zweite Etappe der Entflechtung Prattelns auf das Abstellgleis geschoben?» 2022/505

vom 20. Dezember 2022

#### 1. Text der Interpellation

Am 15. September 2022 reichte Jan Kirchmayr die Interpellation 2022/505 «Wird die zweite Etappe der Entflechtung Prattelns auf das Abstellgleis geschoben?» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

*Das Bundesamt für Verkehr (BAV) informiert einmal jährlich mit einem Bericht über den aktuellen Stand des grossen Eisenbahn-Ausbauprogramms. Gemäss dem [Standbericht 2021](#) (Vgl. S. 37) soll auf die im Ausbauschnitt 2025 zugesicherte [Entflechtung Prattelns](#) (2. Etappe) verzichtet werden. Das BAV führt im Bericht aus, dass die [angepasste Signalisierung](#) (1. Etappe der Entflechtung Prattelns) und die damit erreichte Zugfolgezeitverkürzung den Anforderungen genüge und eine weitere Entflechtung nicht nötig sei.*

*Dabei brächte die zweite Etappe der Entflechtung Prattelns viele wichtige und notwendige Verbesserungen mit sich: So sieht die zweite Etappe der Entflechtung Prattelns eine bauliche Entflechtung westlich des Bahnhofs Pratteln sowie einen Ausbau der Gleis- und Bahnsteiganlagen vor. Hierzu sind Kosten von 460 Millionen Franken veranschlagt. Dank der Entflechtung könnten sich die Züge des Fern-, Güter- und S-Bahnverkehrs gleichzeitig auf verschiedenen Ebenen kreuzen und überholen, ohne einander zu behindern. Die prognostizierte Verkehrszunahme sowohl Richtung Liestal (S-Bahn-15'-Takt) als auch Richtung Rheinfelden (Dreigleis-Ausbau) machen die zweite Etappe der Entflechtung Prattelns und den Ausbau der Zugänge des Bahnhofs für die Pendlerinnen und Pendler nötig. Weiter liesse sich damit die Kapazität des Güterverkehrs ausbauen.*

*Wird auf die Realisierung der zweiten Etappe der Entflechtung Prattelns, deren finanziellen Mittel vom Bund im Ausbauschnitt 2025 bereits gesprochen wurden, verzichtet, führt dies wohl oder übel zu einem schlechteren Kosten-Nutzen-Verhältnis und der Region Basel drohen deswegen weniger Bundesmitteln bei zukünftigen FABI/STEP-Ausbauschritten. Schliesslich müsste der Bund für einen S-Bahn-15'-Takt Basel-Rheinfelden in einem nächsten Ausbauschnitt erneut 460 Millionen Franken für die Entflechtung Prattelns bereitstellen.*

*Ich bitte den Regierungsrat deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:*

- 1. Aus welchen Gründen verzichtet der Bund auf die Realisierung der zweiten Etappe der Entflechtung Prattelns?*
- 2. Seit wann hat der Regierungsrat Kenntnis vom Verzicht auf die Realisierung der zweiten Etappe der Entflechtung Prattelns?*

3. *Wie positioniert sich der Regierungsrat zum Verzicht auf die zweite Etappe der Entflechtung Prattelns? Wurde er hierzu bereits beim Bund vorstellig?*
4. *Was sind die unmittelbaren Konsequenzen des Verzichts auf die zweite Etappe der Entflechtung Prattelns für die ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer in der Region Basel?*
5. *Für welches ÖV- und Güterverkehrsangebot in der Region Basel ist die zweite Etappe der Entflechtung Prattelns zwingend?*
6. *Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass ein Verzicht auf die zweite Etappe der Entflechtung Prattelns für den Kanton Nachteile in Bezug auf weitere Ausbauschritte bringt? Was gedenkt der Regierungsrat dagegen zu unternehmen?*

## **2. Einleitende Bemerkungen**

Die Entflechtung Pratteln hat zum Ziel, die Bahnverkehre von bzw. nach dem Fricktal und dem Ergolzthal zu trennen. Damit kann das S-Bahn-Angebot Basel–Liestal zu einem Viertelstundentakt ergänzt und die betriebliche Flexibilität sowie die Transportqualität des Güterverkehrs erhöht werden. Überdies ist die Entflechtung u. a. eine Voraussetzung für den S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Rheinfelden, welcher Bestandteil des Angebots-Zielkonzepts der trinationalen S-Bahn und des «Zielbilds Basel 2040» ist, das 2018 vom Bund, den Kantonen BL und BS, der SBB und der DB verabschiedet wurde.

2014 wurde die Entflechtung Pratteln mit dem STEP Ausbauschritt 2025 beschlossen. Für die Umsetzung waren 510 Millionen Franken veranschlagt, die durch Projektoptimierungen auf 460 Millionen Franken gesenkt werden konnten.

2017 hatte die SBB im Auftrag des BAV fünf Varianten für die Entflechtung Pratteln untersucht. Die durchgeführten Simulationen zeigten, dass eine Optimierung der Signalanlage zur Zugfolgezeitverkürzung ausreichend ist, um in den Angebotskonzepten 2025 und 2035 einen genügend stabilen Bahnbetrieb zu gewährleisten. Die Entflechtung könnte in diesen Horizonten die Fahrplanstabilität nur leicht verbessern. Diese Resultate wurden 2019 durch eine Second Opinion erhärtet. Des Weiteren zeigte sich, dass die Zugfolgezeitverkürzung als erste Etappe notwendig ist, um anschliessend als zweite Etappe die eigentliche Entflechtung bis 2034 bauen zu können.

Ende 2019 hat die Direktion des BAV beschlossen, die Planung für die Entflechtung Pratteln zu stoppen und die Streichung des Projekts zu beantragen. Die Zugfolgezeitverkürzung wurde 2021–2022 umgesetzt (Investition ca. 4 Millionen Franken).

2023 wird der Bundesrat die nächste Botschaft zum Stand des Bahnausbaus an das Bundesparlament überweisen. Gemäss dem Vorentwurf beantragt er, den Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 so zu ändern, dass die «Entflechtung Pratteln» durch eine «Leistungssteigerung Pratteln» (d. h. Zugfolgezeitverkürzung) ersetzt wird<sup>1</sup>. Die eigentliche Entflechtung würde dadurch aus dem Ausbauschritt 2025 gestrichen und als Einsparung verbucht.

## **3. Beantwortung der Fragen**

1. *Aus welchen Gründen verzichtet der Bund auf die Realisierung der zweiten Etappe der Entflechtung Prattelns?*

Das BAV hat den Auftrag, die beschlossenen Ausbauprogramme umzusetzen. Grundlage ist das jeweils zum entsprechenden Ausbauschritt vorgesehene Angebotskonzept. Aufgrund der Ergebnisse der Simulationen stellt sich das BAV auf den Standpunkt, dass für die Umsetzung der

---

<sup>1</sup> [Seiten 16 und 22 des Erläuternden Berichts vom 22. Juni 2022 zum Vernehmlassungsverfahren zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050](#)

Angebotskonzepte 2025 und 2035 die Zugfolgezeitverkürzung ausreichend ist. Jede weitere Investition, wie die Entflechtung, ist gemäss BAV eine Vorinvestition für zukünftige Angebote (z. B. S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Rheinfelden), die zwar im Zielbild Basel 2040 enthalten, aber vom Bundesparlament (noch) nicht beschlossen sind. Aus Sicht BAV können die Mittel im beschlossenen Ausbauschnitt 2025 darum gestrichen werden und sind in einem späteren Ausbauschnitt erneut zu beantragen.

*2. Seit wann hat der Regierungsrat Kenntnis vom Verzicht auf die Realisierung der zweiten Etappe der Entflechtung Prattelns?*

Die Kantone der Planungsregion Nordwestschweiz haben seit 2018 Kenntnis von der Absicht des BAV, die Mittel für die Entflechtung Pratteln aus dem Ausbauschnitt 2025 zu streichen oder das Projekt zumindest bis auf weiteres zu sistieren. Anfang 2020 hat das BAV den Kantonen AG, BL, BS und SO seinen Entscheid kommuniziert, dem Bundesparlament in der Botschaft 2023 zum Stand des Bahnausbaus die Streichung der Entflechtung zu beantragen.

*3. Wie positioniert sich der Regierungsrat zum Verzicht auf die zweite Etappe der Entflechtung Prattelns? Wurde er hierzu bereits beim Bund vorstellig?*

Die direkt betroffenen Kantone AG, BL und BS lehnen die Streichung der Entflechtung Pratteln aus folgenden Gründen klar ab:

- Bei den Simulationen wurden mehrere Aspekte nicht untersucht bzw. nicht angemessen berücksichtigt:
  - Auswirkung der höheren Verspätungswerte im stark belasteten Netz über den Untersuchungssperimeter hinaus bei Verzicht auf die Entflechtung.
  - Positiver Einfluss der Entflechtung auf die Beschleunigung der Gütertrassen im wichtigen Nord-Süd-Verkehr mit Wegfall von ca. 10-minütigen Signalhalten in Liestal.
  - Mutmasslich positiver Einfluss der Entflechtung auf das Störfallrisiko, welches insbesondere die Quartierplanungen rund um den Bahnhof Pratteln betrifft.
- Fehlende Langfristperspektive, da die Entflechtung ein alternativloses Element für die Weiterentwicklung des Bahnknotens Basel darstellt. Dieser Sachverhalt wurde in den Planungen des BAV mehrmals bestätigt. Insbesondere für den S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Rheinfelden, für alle weiteren Angebotsentwicklungen und für die Betriebsstabilität ist die Entflechtung eine essentielle Voraussetzung. Die mittlerweile als erste Etappe umgesetzte Zugfolgezeitverkürzung ist dazu ungenügend.
- Die Streichung der Entflechtung widerspricht der Logik des STEP, welches als rollende Planung über mehrere Ausbauschnitte ausgelegt ist. Auch wenn die Massnahme in der Umsetzung vorläufig sistiert bleiben sollte, ist auf deren Streichung aus dem Bundesbeschluss über den Ausbauschnitt 2025 zu verzichten und die Umsetzung zum notwendigen Zeitpunkt vorzusehen.
- Der zusätzliche Mittelbedarf für den S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Rheinfelden, für den auch ein drittes Gleis Pratteln–Rheinfelden notwendig ist, würde durch die Streichung der Entflechtung deutlich höher ausfallen und sich ungünstig auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis auswirken. Die Hürden für den Viertelstundentakt würden dadurch zusätzlich erhöht.

Stossend ist zudem, dass das BAV zwar kommuniziert hat, bei der Konsolidierung des Angebotskonzepts 2035, die bis zu Botschaft 2026 erfolgen soll, bereits beschlossene Infrastrukturen nicht infrage stellen zu wollen, diesem Grundsatz mit der Streichung der Entflechtung Pratteln in der Botschaft 2023 aber widerspricht.

Die betroffenen Kantone und trieno haben sich aus obengenannten Gründen seit 2018 in den Stellungnahmen zu den Simulationsergebnissen, in den Gremien der Planungsregion Nordwestschweiz zum Bahnausbau und in den Stellungnahmen zur Botschaft 2023 wiederholt und klar gegen die Streichung ausgesprochen. Auch die nordwestschweizerische Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs hat bereits mehrmals beim BAV interveniert.

4. *Was sind die unmittelbaren Konsequenzen des Verzichts auf die zweite Etappe der Entflechtung Prattelns für die ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer in der Region Basel?*

Wie einleitend dargelegt, können ohne Entflechtung die in den Angebotskonzepten 2025 und 2035 enthaltenen Angebote (z. B. S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Liestal) dank der Zugfolgezeitverkürzung mit einer voraussichtlich ausreichenden Fahrplanstabilität umgesetzt werden. Für die weitere Angebotsentwicklung besteht das Risiko, dass sich diese wegen der Streichung der Entflechtung zeitlich stark verzögert.

5. *Für welches ÖV- und Güterverkehrsangebot in der Region Basel ist die zweite Etappe der Entflechtung Prattelns zwingend?*

Die Entflechtung Pratteln ist Voraussetzung für alle Angebote, die über das Angebotskonzept 2035 hinausgehen und das Frick- oder Ergolzthal betreffen. Dazu zählen insbesondere der S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Rheinfelden und weitere Kapazität für den Güterverkehr durch das Fricktal (Erhöhung von 9 auf bis zu 13 Trassen pro Stunde und Richtung).

6. *Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass ein Verzicht auf die zweite Etappe der Entflechtung Prattelns für den Kanton Nachteile in Bezug auf weitere Ausbauschritte bringt? Was gedenkt der Regierungsrat dagegen zu unternehmen?*

Ja, der Regierungsrat teilt diese Ansicht. Die Hürden für weitere Angebotsausbauten, insbesondere für den S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Rheinfelden, würden voraussichtlich deutlich erhöht, wenn die Entflechtung gestrichen und in einem späteren Ausbauschritt erneut beantragt werden müsste.

Wie in der Antwort zu Frage 3 dargelegt, hat sich die Nordwestschweiz beim Bund bereits mehrmals auf fachlicher und politischer Ebene klar gegen die Streichung der Entflechtung Pratteln ausgesprochen – bislang erfolglos. Wird das in der Stellungnahme zur Botschaft 2023 erneut eingebrachte Anliegen nicht berücksichtigt, so soll der Weg über das Bundesparlament beschritten werden.

Liestal, 20. Dezember 2022

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Kathrin Schweizer

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich