

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Wendegleis Aesch und S-Bahn Haltestelle Öpfelsee vorziehen!

2020/238

vom 22. August 2022

1. Ausgangslage

Mit dem von Jan Kirchmayr am 14. Mai 2020 eingereichten und vom Landrat am 25. März 2021 überwiesenen Postulat wird der Regierungsrat beauftragt, zu prüfen und zu berichten, ob und wie die Realisierung der S-Bahn Haltestelle Aesch und des Wendegleises Aesch aufgrund der Verzögerung beim Doppelspurausbau als Kompensation vorgezogen werden kann. Entsprechend soll der Regierungsrat dafür beim Bund und bei den SBB vorstellig werden. Weiter soll aufgezeigt werden, welche Synergien bei einer gleichzeitigen oder zeitnahen Realisierung entstehen.

Der Regierungsrat teilt die Ansicht des Postulanten, dass der S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Aesch möglichst zeitnah umgesetzt werden soll, idealerweise zusammen mit dem Fernverkehrs-Halbstundentakt Basel–Biel per Dezember 2025. Zur Zielerreichung sind die Regierungsräte der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn im Januar 2020 an das Bundesamt für Verkehr (BAV) gelangt. Das BAV hat in der Folge die Studienarbeiten priorisiert und die Prüfung von Synergiemöglichkeiten beauftragt. Ergebnis: Trotz sofortigem Projektstart im 2020 ist keine gleichzeitige Inbetriebnahme des Wendegleises Aesch mit der Doppelspur Duggingen–Grellingen per Dezember 2025 möglich. Als Begründung werden Fristigkeiten der Planung und der Projektphasen angeführt.

Gegenwärtig (Stand April 2022) geht die SBB von Dezember 2028 als frühestmöglichem Inbetriebnahmetermin für das Wendegleis Aesch aus – vorbehaltlich der Freigaben für die nahtlose Weiterbearbeitung. Ein verbindlicher Inbetriebnahmetermin kann voraussichtlich erst mit dem Abschluss des Vorprojekts gegen Ende 2023 genannt werden. Die voraussichtliche Inbetriebnahme im Dezember 2028 ist eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Umsetzungshorizont 2032–2036. Der Regierungsrat setzt sich weiterhin dafür ein, dass der Inbetriebnahmetermin im Dezember 2028 eingehalten werden kann und die Möglichkeiten für eine zeitliche Beschleunigung ausgeschöpft werden.

Der Regierungsrat beantragt Abschreibung des Postulats.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 9. und 23. Juni 2022 beraten. Anwesend waren Regierungsrat Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD, sowie als Fachvertreter Thomas Hohl, Verkehrsplaner Abteilung öV, Daniel Schoop, stv. Leiter Abteilung öV (9.6.22), Thomas Waltert, Leiter Amt für Raumplanung (23.6.22) und Florian Kaufmann, Leiter Abteilung öV (23.6.22).

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Bei einem Teil der Kommission stiess die Dauer des Verfahrens für die Realisierung des Wendegleises auf Unverständnis und führte zur Frage, ob das Planungsverfahren denn wirklich so aufwändig sei. Die Verwaltung erläuterte, dass der Zeitbedarf für Auflageprojekt und Plangenehmigungsverfahren massgebend sei. Das BAV habe den Prozess geändert, wodurch zwar mehr Planungssicherheit bestehe, jedoch sei das Planungsverfahren tendenziell länger geworden. Der aufgezeigte Zeitplan erscheine realistisch, jedoch bestehe keine Garantie für eine zeitgerechte Realisierung. Einerseits seien beim BAV sehr viele Projekte hängig, die im Rahmen des Ausbaus 2035 eingegeben würden und andererseits überprüften die SBB gemeinsam mit dem BAV, welche Projekte termingerecht umgesetzt werden könnten. Der Kanton setze sich jedoch für die termingerechte Realisierung ein. Ein Kommissionsmitglied erklärte, es sei seit längerem absehbar, dass das Wendegleis nicht zusammen mit dem Doppelspurausbau realisiert werde, weshalb sich die Frage stelle, weshalb der Kanton diese nicht vorfinanziere. Dazu hielt die Verwaltung fest, die Finanzierung von Bahninfrastruktur sei Bundessache. Die Kantone zahlten Geld in den Bahninfrastrukturfonds ein. Es brauche jedoch einen Bundesbeschluss, damit der Kanton für ein Projekt Geld erhält. Sonderlösungen gebe es, aber diese sollten nur getroffen werden, wenn keine andere Möglichkeit mehr bestünde – nämlich dann, wenn ein sehr dringliches Projekt ansonsten keine Chance habe, verwirklicht zu werden. Die Investitionskosten für das Wendegleis Aesch würden etwa CHF 14 Mio. betragen und für die Haltestelle Dornach-Apfelsee sei mit etwa dem gleichen Betrag zu rechnen. Ein Kommissionsmitglied merkte an, im Vergleich zu den grossen Investitionen wie dem Doppelspurausbau Laufental, der CHF 133 Mio. kosten werde, seien die Kosten für ein Wendegleis in Aesch nicht sehr hoch, dennoch könne eine grosse Wirkung erzielt werden. Die Verwaltung erklärte auf eine entsprechende Frage aus der Kommission nach der Art des Wendegleises, dass das heutige Gleis 3 in Richtung Tunnel Angenstein verlängert werde, damit die S-Bahn einen Endaufenthaltsplatz erhalte und wenden könne. Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass vor 20 Jahren ein Gleis zurückgebaut worden sei und es nun wieder eines brauche. Dazu hielt die Verwaltung fest, sowohl damals als auch heute sei das Ziel eine schlanke Infrastruktur.

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, ob die Totalsperre des Laufentals im Rahmen des Doppelspurausbaus zeitlich reduziert werden könne. Die Verwaltung verneinte dies, weil es sich um eine einspurige Strecke ohne Ausweichmöglichkeiten handle.

Seitens Kommission wurde vorgeschlagen, den Viertelstundentakt bis Laufen einzuführen. Die Aussage sei anzuzweifeln, es sei nur der Viertelstundentakt oder ein zweiter Schnellzug pro Stunde möglich. Somit müsste in Aesch kein Wendegleis gebaut werden. Zudem könnte das Problem der langen Wartezeiten vor den Bahnschranken in Grellingen gelöst werden, denn im Rahmen des Doppelspurausbaus werden die Niveauübergänge in Grellingen nicht aufgehoben und der Kreuzungspunkt der S3 werde mit der Einführung des Viertelstundentakts von Zwingen nach Grellingen verlegt. Die Verwaltung erläuterte, ein Viertelstundentakt nach Laufen sei nicht möglich, weil dies zu drei Konflikten führe, insbesondere wegen der teilweise einspurigen Strecke. Dies ergebe auch die Prüfung verschiedener Varianten wie beispielsweise jene mit einer Abweichung vom Viertelstundentakt: Nötig wären ein Doppelspurausbau Chessiloch-Zwingen sowie eine andere Fahrplanstruktur. Ein Kommissionsmitglied verwies auf die zwei Zusatzzüge in den Hauptverkehrszeiten; somit wäre ein «hinkender» Viertelstundentakt möglich. Dazu hielt die Verwaltung fest, aktuell gebe es nur einen und nicht zwei Schnellzüge pro Stunde. Zudem würden die Zusatz-S-Bahnen auf Kosten des Güterverkehrs fahren, was zur Hauptverkehrszeit möglich sei, jedoch nicht während des ganzen Tags. Weiter würden die Züge nur in einer Richtung von Passagieren genutzt und müssten auf dem Rückweg leer fahren. Ein Kommissionsmitglied fragte, ob zwischen 2025 und 2028 keine Zusatz-S-Bahnen mehr verkehren würden. Die Verwaltung entgegnete, dies sei Gegenstand von Abklärungen; eigentlich solle es keinen Abbau des Angebots geben. Die verschiedenen Verkehrsarten – Fern-, Güter- und Regionalverkehr – stünden in Konkurrenz zueinander. Was möglich sei, werde zwischen der Planungsregion und den SBB ausgehandelt. Weiter kritisierte ein Kommissionsmitglied die Art des Doppelspurausbaus als Fehlplanung, da er nicht die gewünschte Wirkung – einen 15-Minuten-Takt bis Laufen – ermögliche. Dazu hielt die Verwaltung fest, der Doppelspurausbau diene dem Fernverkehr. Es gebe kein Angebotskonzept, das einen

weiteren Ausbau rechtfertige. Ein Kommissionsmitglied war der Meinung, im Angebotskonzept 2035 sei auch der Viertelstundentakt bis Laufen enthalten gewesen. Dazu hielt die Verwaltung fest, dieser sei diskutiert worden, habe jedoch keinen Eingang in das Angebotskonzept gefunden. Seitens Kommission wurde nach den Gründen gefragt, weshalb entschieden wurde, einen zweiten Schnellzug Basel-Biel im Laufental einzuführen anstelle eines S-Bahn-Viertelstundentakts. Die Verwaltung führte aus, es handle sich beim zweiten Schnellzug um eine Reparaturmassnahme, da 2015 die Nordwestschweiz die Direktverbindung in die Westschweiz verloren hatte.

Zur Haltestelle Apfelsee stellten sich seitens Kommission Fragen zum aktuellen Planungsstand und zur Notwendigkeit, ob es einerseits genügend Ein- und Aussteigende gebe und woher die Fahrgäste kämen. Die Haltestellen Aesch und Dornach-Arlesheims lägen sehr nahe. Die Verwaltung erläuterte, dass der Zeitplan ähnlich sei wie derjenige für das Wendegleis. Eine Inbetriebnahme könnte bis 2028 erfolgen, allenfalls 2029, aufgrund des Koordinationsbedarfs mit einem Projekt zur Querung des Langsamverkehrs. Der Viertelstundentakt könne auch ohne die Haltestelle eingeführt werden. Was die Fahrgäste betreffe, so gebe es das Entwicklungsgebiet des Swissmetal-Areals, welches überbaut und erschlossen werden solle, zudem sei eine Anbindung des Ortsbusses Dornach an die Haltestelle geplant. Haltestellen sollten grundsätzlich einen öV-Knoten bilden, insbesondere, da das Potenzial rund um die S-Bahn-Haltestelle oft nicht ausreiche. Ein Kommissionsmitglied hielt fest, die Haltestelle brauche es erst, wenn das Areal überbaut werde. Die Verwaltung meinte, die Entwicklung sei im gleichen Zeithorizont vorgesehen. Auch wenn das Areal noch nicht voll entwickelt sein würde, würden sich die Betriebe und Bewohnenden am öV-Angebot ausrichten, insofern dieses vorhanden sei. Damit werde die Entwicklung von öV-affinen Nutzungen beeinflusst. Ein weiteres Kommissionsmitglied widersprach, dass 2029 noch nichts gebaut werde, sondern aufgrund von Rückbau und Sanierung erst 2035 begonnen werden könne und der volle Ausbau wohl nach 2040 realisiert sein werde. Die Frage aus der Kommission, ob die Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Apfelsee an Bedingungen geknüpft werden könne, wurde seitens Verwaltung verneint, da die Haltestelle im Kanton Solothurn liegt und dieser sie in den Ausbauschnitt eingebracht habe. Die Haltezeit sei im Angebotskonzept eingerechnet, weshalb ohne diese Haltestelle nicht zwingend eine Verkürzung der Fahrzeit erfolgen würde.

3. Beschluss der Kommission

://: Die Kommission schreibt das Postulat einstimmig mit 13:0 Stimmen ab.

22.08.2022 / ps

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident