

## Vorlage an den Landrat

### Bericht zum Postulat 2019/560 von Pascal Ryf: «Eine S-Bahn fürs Leimental» 2019/560

vom 8. Dezember 2020

#### 1. Text des Postulats

Am 29. August 2019 reichte Pascal Ryf das Postulat 2019/560 «Eine S-Bahn fürs Leimental» ein, welches vom Landrat am 31. Oktober 2019 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

##### ***Eine S-Bahn fürs Leimental***

*Die Region Basel ist die zweitgrösste Wirtschaftsregion der Schweiz und kämpft für eine zukunftsfähige S-Bahn-Erschliessung, die dieser Bedeutung gerecht wird – und das mit Erfolg: Die eidgenössischen Räte haben vor den Sommerferien Projektierungsgelder in der Höhe von 100 Millionen Franken für die Durchmesserstrecke Herzstück in den Bahnausbau schritt 2035 aufgenommen. Über diverse Zulaufstrecken wird die Region ans Herzstück angebunden. Auch das Leimental? Gemäss aktuellem Stand leider nicht.*

*Das Leimental ist ein prosperierender und wachsender Teil des Kanton Basel-Landschaft, in dem rund ein Fünftel der Baselbieter Bevölkerung wohnt. Für die Erschliessung des gesamten Tales sind die BLT-Linien 10/17 von zentraler Bedeutung. Es existieren weder eine S-Bahn-Anbindung noch eine Hochleistungsstrasse. Auf den Tramlinien im Leimental sind jährlich über 20 Millionen Fahrgäste unterwegs, die Passagierzahl hat zwischen 2010 und 2015 um 10% zugenommen. Im Jahr 2011 erfolgte eine Taktverdichtung von einem 10- auf einen 7,5-Minuten-Takt. Eine weitere Takterhöhung ist aufgrund der Niveauübergänge kaum mehr möglich, ohne dass der restliche Verkehr (Bus, Velo und motorisierter Individualverkehr) vollständig zum Erliegen kommt. Die Bahnschranken stellen schon heute leistungskritische Elemente dar – insbesondere während der Abendspitzen: Aufgrund der Verstärkungskurse der Tramlinie 17 kommt es in einer Stunde zu 32 „Trameingriffen“ in den Verkehrsfluss auf den Strassen! <sup>1</sup> Überdies weist das Liniennetz bereits heute eine sehr hohe Belastung auf, kleinste Probleme wirken sich negativ auf die Fahrplanstabilität aus. Kommt es – wie zum Beispiel im Advent 2018 – zu Kollisionen zwischen einem Tram und einem anderen Fahrzeug, ist die gesamte Transportkette ins Leimental nicht mehr gewährleistet. Die Pendlerinnen und Pendler haben keine direkten Ausweichs- und Anschlussmöglichkeiten.*

*Der öffentliche Verkehr im Leimental stösst also eindeutig an seine Grenzen und wird inskünftig als Wachstumsbremse wirken. Eine optimale Erreichbarkeit des Standorts stellt einen zentralen Wettbewerbsfaktor dar. Während die Mittel- und Langstrecken immer rascher zurückgelegt werden können, kommt es auf Kurzstrecken zu grösseren Verdichtungen und Staus.*

---

<sup>1</sup> Vergleich Bericht der Bau- und Umweltschutzdirektion Tiefbauamt, BKG Bahnhofstrasse Therwil, S. 1.

*Das Problem ist seit langem bekannt. Ein Blick in die Geschichte zeigt jedoch, wie schwer es Lösungen haben: 1887 wurde die Birsigtalbahn in Betrieb genommen. Der Streckenverlauf zwischen dem mittleren Leimental und Basel ist seitdem mehr oder weniger derselbe geblieben. In den 60er Jahren schlug eine kantonale Expertenkommission vor, im Leimental eine Hochbahn zu bauen. 1973 wurde ein detaillierter Bericht über ein „Minirail Projekt Birsigtal“ präsentiert, um das Leimental direkt an den Bahnhof SBB anzubinden und eine Entflechtung von OeV und IV zu ermöglichen.*

*Die visionären Ideen wurden nicht umgesetzt. Aktuelle politische Vorstösse beschäftigen sich punktuell mit den Verkehrs- und Kapazitätsproblemen im Leimental: Ausbau der Langmattstrasse (2018/605), Doppelspurausbau Spiesshöfli (2019/441), Petition 2019/235 „Für zwei Lichtsignalanlagen an den Fussgängerstreifen bei der Tramstation Therwil Zentrum“ oder Tramverbindung Margarethenstich (2016/348).*

*Im Zuge der ELBA-Diskussion wurde letztmals über eine S-Bahn-Anbindung des Leimentals diskutiert – ein sinnvolle Variante kam nicht zu Stande. Es ist an der Zeit, wieder eine visionäre, langfristige und zukunftsgerichtete Lösung für das Verkehrsproblem im Leimental zu finden – zumal die Region mit dem Ausbau des Bahnknoten Basel derzeit mit vereinten Kräften vorwärts macht. Um die hohe Zahl an Pendlerinnen und Pendlern vom Leimental in die Stadt – und umgekehrt – transportieren zu können, muss die Leistungskapazität der Verkehrsträger erhöht werden. Dazu braucht es zwingend eine Entflechtung von Öffentlichem und Individualverkehr sowie eine massive Kapazitätserweiterung beim OeV. Deshalb soll im Leimental eine S-Bahn-Anbindung geprüft, geplant und realisiert werden, die zwischen Therwil und Basel unterirdisch geführt wird. Die in der Tramnetzentwicklung 2040 vorgesehene Verlängerung des Trams von Therwil nach Dornach könnte als S-Bahn geführt und somit das Leimental mit dem Birstal verknüpft werden. Dies würde zudem eine Entlastung der Achse Therwil-Reinach-Dornach mit sich bringen. Die S-Bahn-Linie soll an das Herzstück in Basel angeschlossen werden. Von einer Bahnanbindung des Leimentals profitieren alle Verkehrsteilnehmenden: OeV-Nutzende, Velofahrende, Gewerbebetriebe sowie alle Automobilisten.*

**Der Regierungsrat wird beauftragt Folgendes zu prüfen und darüber zu berichten:**

- **ob eine S-Bahn-Anbindung fürs Leimental „baulich und betrieblich“ möglich ist und wo eine allfällige Streckenführung durchführen würde.**
- **wie hoch die Kosten für eine S-Bahnlinie fürs Leimental sind.**
- **inwiefern eine entsprechende Mitfinanzierung des Bundes in Aussicht gestellt werden kann (Aggloprogramm oder FABI/STEP-Ausbauschritt).**
- **ob die S-Bahn Leimental als Zubringerstrecke mit dem Herzstück verbunden werden könnte.**
- **ob eine unterirdische Führung der Tramlinie 10 und 11 als Alternative möglich wäre.**
- **inwiefern die in der Tramnetzentwicklung 2040 vorgesehene Verlängerung des Trams von Therwil nach Dornach in Verbindung als S-Bahn umsetzbar wäre und welches Fahrgastpotential diese „Circle Line“ haben könnte.**
- **was ein entsprechender Realisierungshorizont ist.**
- **welche konkreten und gesamtheitlichen Lösungsmöglichkeiten der Regierungsrat für die Entflechtung von öffentlichem und privatem Verkehr im Leimental vorsieht.**

## **2. Stellungnahme des Regierungsrats**

### **2.1. Einleitende Bemerkungen**

Die Möglichkeit einer S-Bahn im Leimental wurde in den vergangenen Jahren im Rahmen von verschiedenen Studien bereits mehrmals untersucht und bewertet:

- 2003 wurde im Rahmen der Untersuchungen zur Südumfahrung Basel als Alternative zur Hochleistungsstrasse auch eine Kombination S-Bahn/Fernbahn als neue Bahnverbindung Basel–Laufen untersucht.
- 2012 wurden im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) verschiedene Varianten einer S-Bahn-Tangente Dornach-Arlesheim – Basel St. Johann mit Erschliessung des Leimentals bewertet.

## 2.2. Beantwortung der Fragen

*Ist eine S-Bahn-Anbindung fürs Leimental „baulich und betrieblich“ möglich und wo würde eine all-fällige Streckenführung durchführen?*

Für die Wahl der Streckenführung sind grundsätzlich zwei Varianten denkbar:

- Variante «Radial»:  
 Eine radiale Linienführung entspricht im Wesentlichen der Variante, die im Rahmen der Südumfahrung untersucht wurde (*Abbildung 1, Seite 4*). Die neue Bahnlinie entwickelt sich im Raum Basel Bachletten aus der Elsässerbahn und folgt in einer nahezu vollständig unterirdischen Linienführung den Agglomerationszentren im Leimental, durchfährt nach Ettingen den Blauen, um vor Zwingen in die bestehende Jurabahn zu münden. Insgesamt wären sechs S-Bahn-Haltestellen in den Ortszentren vorgesehen (Basel Neubad, Binningen, Bottmingen, Oberwil, Therwil, Ettingen), welche grösstenteils praktisch identisch mit den bestehenden Haltestellen der Tramlinien 10/17 wären.
- Variante «Tangential»:  
 Eine tangentielle Linienführung wurde im Rahmen von ELBA untersucht (*Abbildung 2, Seite 4*). Die neue Bahnlinie entwickelt sich in Basel St. Johann aus der Elsässerbahn, führt via Allschwil Bachgraben nach Allschwil Dorf, quert das Leimental im Raum Oberwil/Therwil, unterfährt Reinach und mündet im Raum Dornach/Arlesheim in die Jurabahn. Die Bahnlinie würde auf weiten Strecken unterirdisch geführt. Insgesamt wären vier bis fünf S-Bahn-Haltestellen vorgesehen (Allschwil Bachgraben, Allschwil, Leimental bzw. Oberwil und Therwil, Reinach).

*Wie hoch sind die Kosten für eine S-Bahnlinie fürs Leimental?*

Beide Varianten sind aufgrund der umfangreichen Tunnelabschnitte sehr kostspielig:

- Variante «Radial»:  
 Die Kosten der oben beschriebenen, radialen Variante Basel–Zwingen wurden 2003 auf rund 1.7 Mia. Franken geschätzt (Doppelspur). Die grobe Abschätzung der Nachfragewirkung zeigte, dass ein gewisses Fahrgastpotential aktiviert werden könnte, einerseits durch die dichte Haltestellenanordnung im S-Bahn-Verkehr, andererseits durch den Fahrzeitgewinn Basel–Laufen im Fernverkehr. Aufgrund der langen unterirdischen Strecke und der weitgehenden Parallelführung zu den Tramlinien 10/17 wies diese Variante aber trotzdem ein schlechtes Nutzen/Kosten-Verhältnis auf. Entsprechend wurde empfohlen, die Variante nicht weiterzuverfolgen, da die sehr hohen Kosten in keiner Art und Weise zu rechtfertigen sind.
- Variante «Tangential»:  
 Die Kosten für eine S-Bahn-Tangente belaufen sich gemäss den groben und eher optimistischen Abschätzungen aus ELBA auf 0.8 bis 1.0 Mia. Franken (Einspur). Da die Pendlerströme südlich von Basel grossmehrheitlich radial ausgerichtet sind, bleibt die Nachfrage auf der S-Bahn-Tangente klar zu tief, um eine Realisierung in Betracht zu ziehen. Jährliche Kosten von ca. 40 Mio. Franken (mit einem niedrig angesetzten Investitionsvolumen) stehen einem jährlichen Nutzen in Höhe von 30 Mio. Franken gegenüber. Die S-Bahn-Tangente würde deshalb selbst in einem sehr optimistisch angesetzten Fall kaum zu einem positiven Nutzen/Kosten-Verhältnis gelangen. Entsprechend wurde empfohlen, die S-Bahn-Tangente nicht weiterzuverfolgen und stattdessen einen nachfragegerechten Angebotsausbau unter Einbezug der bestehenden Systeme (Tram/Bus) vorzunehmen.

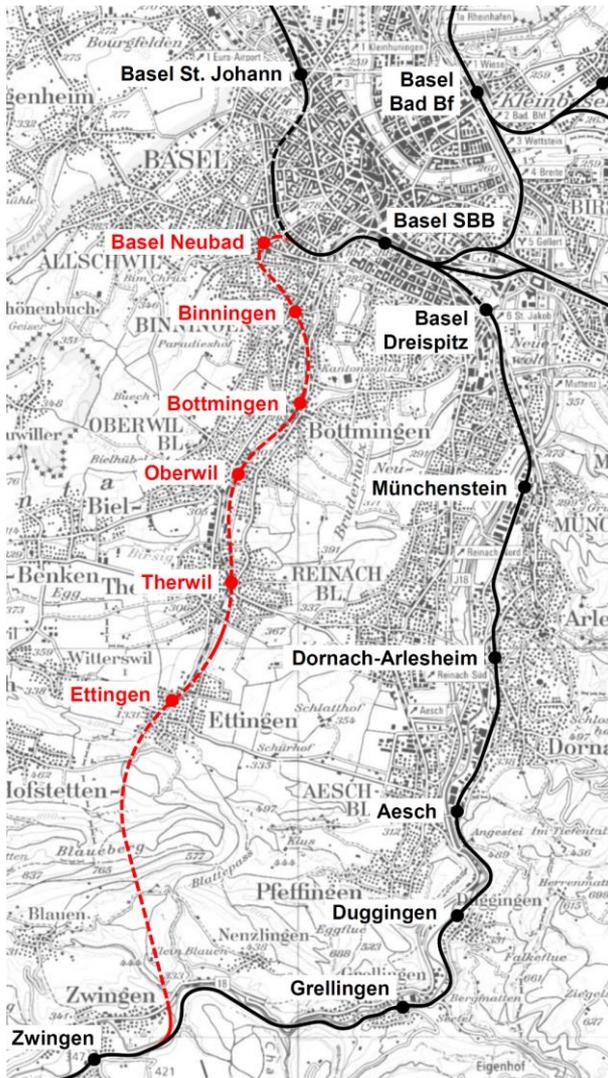


Abbildung 1 Variante «Radial»

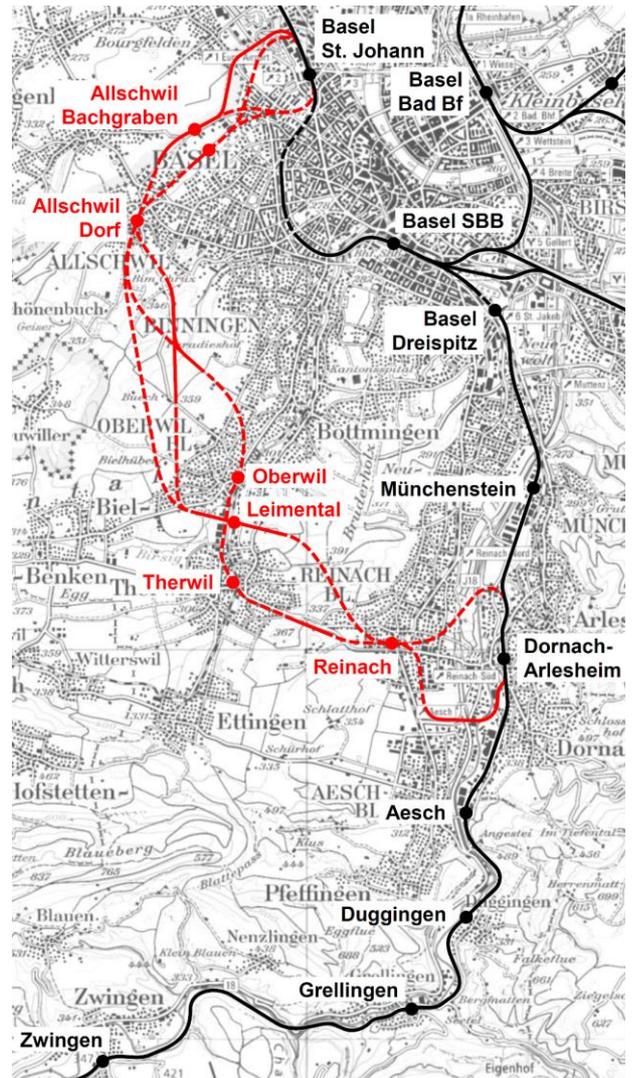


Abbildung 2 Variantenfächer «Tangential»

*Inwiefern kann eine entsprechende Mitfinanzierung des Bundes in Aussicht gestellt werden (Aggloprogramm oder FABI/STEP-Ausbauschnitt)?*

Der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur ist gemäss dem sechsten Kapitel im Eisenbahngesetz (EBG, [SR 742.101](#)) Sache des Bundes. Voraussetzung für die Finanzierung ist einerseits, dass ein Angebotskonzept vorliegt, das den Infrastrukturausbau erforderlich macht. Andererseits muss das Infrastrukturprojekt eine genügend gute Bewertung erhalten, um in einen Bahnausbauschnitt FABI/STEP aufgenommen zu werden. Für allfällige begleitende Massnahmen käme voraussichtlich der Kanton auf, allenfalls mit Bundesbeiträgen aus dem Agglomerationsprogramm.

Desweiteren ist davon auszugehen, dass die Tramlinien 10/17 die Abgeltungsberechtigung FABI/STEP zumindest teilweise verlieren würden und somit der Kanton für die Finanzierung der Traminfrastruktur aufkommen müsste (analog Tramlinie 14 ab 2021). Grund dafür ist, dass eine S-Bahn im Leimental je nach Variante weitgehend parallel zu den Tramlinien 10/17 verlaufen bzw. die gleichen Gemeinden erschliessen würde.

*Könnte die S-Bahn Leimental als Zubringerstrecke mit dem Herzstück verbunden werden?*

Für die Verbindung der S-Bahn Leimental mit dem Herzstück sind zwei Ansätze denkbar:

- Variante «Radial»: Die Variante «Radial» müsste voraussichtlich deutlich angepasst werden, damit eine Weiter-

führung der Züge in das Herzstück möglich würde. So müsste die Anbindung der neuen Bahnlinie statt an die Elsässerbahn an die Jurabahn im Raum Basel Dreispitz erfolgen. Dazu wäre ein Tunnel ab Bottmingen unter dem Bruderholz erforderlich. Eine Weiterführung der S-Bahn-Züge via Basel SBB in das Herzstück wäre so möglich. Binningen könnte dabei voraussichtlich nicht an die S-Bahn angebunden werden. Auch ergäbe sich so das Problem von zu vielen Südästen im S-Bahn-System. Untersucht wurde eine solche Anbindung bisher nicht.

- Variante «Tangential»:  
Bei einer Anbindung der neuen Bahnlinie an die Elsässerbahn in Basel St. Johann Nord (wie in der Variante «Tangential» skizziert) wäre eine Weiterführung der Züge via Y-Ast des Herzstücks nach Basel Mitte und von dort nach Basel SBB denkbar bzw. aufgrund der beschränkten Kapazität der Elsässerbahn möglicherweise sogar zwingend.

*Wäre eine unterirdische Führung der Tramlinie 10 und 11 als Alternative möglich?*

Der Kanton hat 2007 verschiedene Varianten für eine bessere Anbindung der Leimentaler Tramlinien an den Bahnhof SBB, ergänzend zur bestehenden Strecke, untersucht:

- Verlängerung der Tramlinie von Binningen Kronenplatz nach Bottmingen via Gorenmattstrasse
- Margarethenstich
- Tramtunnel Bruderholz (Basel Bruderholzstrasse–Bruderholzspital–Bottmingen)

Der Margarethenstich wies mit sehr grossem Abstand zu den anderen Varianten das beste Nutzen/Kosten-Verhältnis auf und wurde deshalb weiterverfolgt. Der Tramtunnel Bruderholz erreichte trotz den grössten Fahrzeiteinsparungen nur ein knapp genügendes (günstiger Baugrund) bzw. ungenügendes (schwieriger Baugrund) Nutzen/Kosten-Verhältnis, was an den hohen Kosten von 152 bis 216 Mio. Franken lag.

Im Rahmen von ELBA wurde eine Tieferlegung der Tramlinien 10/17 auf dem Abschnitt Bottmingen–Basel vorgeschlagen. Die Kosten wurden auf ca. 240 Mio. Franken geschätzt. Zweckmässigkeit und Machbarkeit wurden bis heute nicht untersucht. Es gilt jedoch zu bedenken, dass eine Tieferlegung abgesehen von der stadträumlichen und entflechtenden Wirkung kaum eine Verbesserung des ÖV-Angebots (Reisezeitgewinn, neue Verbindungen) mit sich bringt, weshalb ein positives Nutzen/Kosten-Verhältnis angesichts der hohen Kosten schwierig zu erreichen sein dürfte (vgl. Tramtunnel Bruderholz).

*Inwiefern wäre die in der Tramnetzentwicklung 2040 vorgesehene Verlängerung des Trams von Therwil nach Dornach in Verbindung als S-Bahn umsetzbar und welches Fahrgastpotential könnte diese „Circle Line“ haben?*

Eine S-Bahn-Verbindung Therwil–Dornach wäre Teil der Variante «Tangential». Die grobe Abschätzung der Nachfragewirkung im Rahmen von ELBA für den Zeithorizont 2030 rechnet auf der S-Bahn-Tangente mit einer täglichen Belastung von maximal ca. 4'000 Personen im Querschnitt Leimental–Birseck, was deutlich zu gering ist, um eine Realisierung in Betracht zu ziehen (vgl. Frage zu den Kosten). Somit ist eine Umsetzung der Tramverbindung Therwil–Dornach als S-Bahn nicht zielführend.

*Was ist ein entsprechender Realisierungshorizont?*

Für den nächsten Bahnausbau schritt ca. 2040 streben die Nordwestschweizer Kantone die Aufnahme des Herzstücks an. Zudem sind weitere Ausbauten der Bahninfrastruktur notwendig (z. B. drittes Gleis Pratteln–Rheinfelden), um den von den Kantonen AG, BL, BS, SO, dem Land Baden-Württemberg und der Région Grand-Est verabschiedeten Angebots-Zielzustand der trinationalen S-Bahn Basel umzusetzen. Eine S-Bahn im Leimental ist aktuell nicht Bestandteil des Angebots-Zielzustands mit Herzstück. Vorbehaltlich der Zweckmässigkeit ist für die Realisierung einer S-Bahn im Leimental frühestens der übernächste Bahnausbau schritt bzw. ein Zeithorizont 2050–2060 denkbar.

*Welche konkreten und gesamtheitlichen Lösungsmöglichkeiten sieht der Regierungsrat für die Entflechtung von öffentlichem und privatem Verkehr im Leimental vor?*

Das letzte Entflechtungsvorhaben, die Verlängerung der Langmattstrasse in Oberwil, war im November 2019 von der Stimmbevölkerung abgelehnt worden. Aktuell sieht der Kanton keine weitere Entflechtung von Tram und Strasse im Leimental vor. Einerseits ist bei den Tramlinien keine dichtere Kursfolge als der heute bereits gefahrene 3.75 Minuten-Takt geplant. Andererseits zeigen die Zählstellen des Kantons, dass die Verkehrszahlen des motorisierten Individualverkehrs im Leimental seit der Jahrtausendwende vielerorts stagnieren oder sogar rückläufig sind. Das Verkehrswachstum fand in diesem Zeitraum vermehrt beim ÖV statt.

Strassenseitig sieht der Kanton Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität im Busverkehr vor. Dabei handelt es sich im weiteren Sinne teilweise ebenfalls um Entflechtungsmassnahmen in Form von Busspuren.

### **2.3. Fazit**

Die Realisierung einer neuen Bahnlinie, die das Leimental bedient, ist aufgrund der hohen Kosten und des beschränkten Nutzens wenn überhaupt, erst langfristig denkbar. Aus Kapazitätsüberlegungen ist sie nicht vordringlich, da die Tramlinien 10/17 auch zu den Hauptverkehrszeiten bis auf Weiteres ein genügendes Platzangebot aufweisen. In Übereinstimmung mit den Erkenntnissen aus den bisherigen Studien verfolgt der Kanton deshalb einen nachfragegerechten Angebotsausbau unter Einbezug der bestehenden Systeme. Damit ist auch die Kongruenz zum Regionalen Raumkonzept Leimental 2035 sichergestellt, welches die Leimentaler Gemeinden 2018 zusammen erarbeitet haben.

Auch wenn eine neue Bahnlinie erst langfristig denkbar ist, so ist es – hauptsächlich aufgrund von Reisezeitüberlegungen – das Ziel des Kantons, im Leimental möglichst zeitnah ein ÖV-Angebot auf S-Bahn-Niveau einzuführen. Dies setzt voraus, dass dazu grösstenteils die bereits bestehende Traminfrastruktur genutzt wird. Die vollständige Umsetzung eines solchen Angebots, das in der bikantonalen Tramnetzentwicklung 2040 enthalten ist und lediglich mit einem Bruchteil der Kosten einer neuen Bahnlinie zu Buche schlägt, umfasst folgende Elemente:

1. Doppelspurausbau Binningen Spiesshöfli:  
Ausbau des eingleisigen Abschnitts der Tramstrecke auf zwei Spuren, Anpassung Bahnübergänge und Bottmingerstrasse.  
Kosten: CHF 37.5 Mio., Bundesbeteiligung aus Agglomerationsprogramm  
Inbetriebnahme: Dezember 2024
2. S-Tram (Expresstram) Leimental:  
Beschleunigung Tramlinie 17 zwischen Basel Zoo und Ettingen. Absicherung niveaugleicher Perronzugänge bei Durchfahrtshaltestellen, Anpassungen der Steuerungen der Bahnsicherungsanlage und der Niveauübergänge.  
Kosten: CHF 14 Mio., finanziert durch den Bund im STEP Ausbauschnitt 2035  
Inbetriebnahme: 2029
3. Direktanbindung Leimental – Bahnhof SBB West (Margarethenstich):  
Neue Tramverbindung Binningen Dorenbach – Basel Margarethen.  
Kosten: CHF 27 Mio., Bundesbeteiligung aus Agglomerationsprogramm, Kostenteilung BL/BS  
Inbetriebnahme: offen
4. Perronerschiessung Margarethenbrücke:  
Direkter Zugang von der Margarethenbrücke auf alle Perrons des Bahnhofs Basel SBB.  
Kosten: offen, finanziert voraussichtlich über STEP Ausbauschnitt und/oder durch Kanton BS  
Inbetriebnahme: offen

Das Zusammenspiel dieser Elemente ermöglicht eine deutliche Reduktion der Reisezeit zwischen dem Leimental und dem Bahnhof Basel SBB und somit die Etablierung eines ÖV-Angebots, das mit demjenigen einer S-Bahn vergleichbar ist. Zusammen mit der neuen Tramverbindung Therwil–Dornach als weiteres Element und der Verbesserung der Fahrplanstabilität im Busverkehr wird der ÖV im Leimental damit insgesamt deutlich gestärkt, unter anderem mit dem Ziel, die Strassen von allfälligem Mehrverkehr zu entlasten.

### **3. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2019/560 «Eine S-Bahn fürs Leimental» abzuschreiben.

Liestal, 8. Dezember 2020

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich