

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2017/599 von Martin Rüegg: «S9 jetzt stärken: Teil des S-Bahnnetzes»
2017/599

vom 20. August 2019

1. Text des Postulats

Am 30. November 2017 reichte Martin Rüegg das Postulat 2017/599 «S9 jetzt stärken: Teil des Bahnnetzes» ein, welches vom Landrat am 22. März 2018 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Das Volk hat entschieden: Das Läufeingerli/die S9 soll erhalten bleiben! Es lohnt sich deshalb nochmals zu überlegen, wie die S9 zukünftig in ein S-Bahnnetz integriert werden kann. Naheliegender wäre die Integration über Sissach hinaus bis nach Basel. Denkbar ist aber auch eine Weiterführung über Olten hinaus (z.B. nach Balsthal, Zofingen, Sursee oder in den Raum Solothurn). Oder eine Kombination von beidem. So wird die S9 deutlicher attraktiver und zu einem vollwertigen Ast der Regio-S-Bahn, die ihren Anteil an der Bewältigung der Pendlerströme leistet.

Ich ersuche daher den Regierungsrat, die Weiterführung der S9 nach Basel im Rahmen der Vernehmlassung „Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35)“ einzufordern sowie grundsätzlich unvoreingenommen zu prüfen, wie die S9 zukünftig einen vollwertigen Teil des S-Bahnnetzes werden kann.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

Für die Angebotsplanung im Regionalverkehr sind seit der Einführung von FABI die Kantone zuständig, die in Planungsregionen zusammengeschlossen sind. Die Planungsregion Nordwestschweiz (AG, BE, BL, BS, JU, SO) und die trinationale Bestellerorganisation trireno haben für den Ausbauschritt 2030 (der später zum Ausbauschritt 2035 wurde) je ein aufeinander abgestimmtes Angebots-Zielkonzept erarbeitet und Ende 2014 beim Bund eingereicht. Die Konzepte enthielten einen Viertelstundentakt Basel – Liestal, wobei drei der vier Züge pro Stunde bis Sissach verkehren sollten. Von Sissach aus sollte einer dieser Züge via Läufeingerlingen nach Olten weiterfahren, die beiden anderen via Gelterkinden.

Diese Verbindung wurde im Vernehmlassungsentwurf des Bundesrates zum Ausbauschritt 2035 nicht aufgenommen. Im Rahmen der Vernehmlassung wie auch im Rahmen der fachlichen Arbeiten zum Gesamtkonzept 2030/35 hat die Planungsregion gefordert, besagte Weiterführung der dritten S-Bahn pro Stunde bis Sissach zu prüfen. Durch die sehr hohe Zahl an derartigen Prüfaufträgen – deren Umsetzung den finanziellen Rahmen des Ausbauschrittes bei weitem übertrafen hätte – sah sich das Bundesamt für Verkehr gezwungen, diese zu priorisieren. Es wurden nur jene Anträge geprüft, die Chancen auf eine Berücksichtigung im Ausbauschritt hatten. Ausschlagge-

bend dabei waren die erwarteten Kosten einer Massnahme im Vergleich zu deren Wirkung (Nachfrage/Abbau Überlast). Die geforderte Verlängerung der S9 bis Basel schied aus der Gruppe der zu prüfenden Anträge aus und wurde folglich auch nicht in den Ausbauschnitt 2035 aufgenommen, der im Juni 2019 vom Bundesparlament verabschiedet wurde.

Nachdem nun bekannt ist, welche Infrastrukturen bis zum Jahr 2035 gebaut werden sollen, wird das Gesamtkonzept weiter optimiert. Parallel dazu ist trieno daran, das ursprüngliche Angebots-Zielkonzept auf den Ausbauschnitt 2035 abzustimmen. In Bezug auf eine Verlängerung der S9 bis Basel hat sich die Situation mit dem Ausbauschnitt 2035 verändert. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen würde eine Verlängerung zu mehreren Nachteilen führen:

- Die Fahrlage der S9 würde sich so verschieben, dass die Anschlüsse an den Fernverkehr in Sissach und Olten deutlich verschlechtert werden.
- Die Reisezeit aus dem Homburgertal nach Basel würde sich im Vergleich zu einer Lösung mit einem guten Fernverkehrsanschluss in Sissach um ca. 10 Minuten verlängern (längere Fahrzeit Sissach – Basel).
- Aus Kapazitätsgründen bedingt die Verlängerung bis Basel den Einsatz einer Mehrfachtraktion «Flirt»-Züge. Da die heutigen Perronlängen zwischen Sissach, Läuelfingen und Olten für eine Mehrfachtraktion «Flirt» zu kurz sind, wäre ein betrieblich aufwändiges Stärken/Schwächen der Züge in Sissach notwendig. Analoge Überlegungen gelten für eine etwaige Verlängerung der S9 über Olten hinaus.
- Die Verlängerung würde hohe Infrastrukturkosten verursachen. So wäre ein Ausbau des Bahnhofs Sissach notwendig, da dieser zurzeit weder für ein Stärken/Schwächen noch für eine regelmässige Durchbindung der Züge (insbesondere in Fahrtrichtung Basel – Läuelfingen) ausgelegt ist.
- Würde alternativ auf das Stärken/Schwächen in Sissach verzichtet, so müssten die Perronlängen im Homburgertal ausgebaut werden. Dies würde ebenfalls hohe Infrastrukturkosten verursachen und zu einem unwirtschaftlicheren Betrieb (und folglich zu einem niedrigeren Kostendeckungsgrad) führen, da die Zuglänge im Vergleich zur Nachfrage zu gross wäre. Die heutige Beschränkung auf den Betrieb zwischen Sissach und Olten lässt hingegen eine vergleichsweise kostengünstige Produktion mit einem kurzen Fahrzeug zu.

In Absprache mit dem Kanton Solothurn wurde deshalb entschieden, die Verlängerung der S9 nach Basel in den langfristigen Horizont zu schieben und erst im Zusammenhang mit der Ausdehnung des S-Bahn-Viertelstundentaktes von Liestal bis Sissach zu betrachten. Die Verlängerung wird deshalb nicht mehr im Angebots-Zielkonzept von trieno dargestellt.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2017/599 «S9 jetzt stärken: Teil des Bahnnetzes» abzuschreiben.

Liestal, 20. August 2019

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich