

Liestal, 13. April 2021 / BUD

Stellungnahme

Vorstoss	Nr. 2020/415
Postulat	von Thomas Noack
Titel:	Kurzfristige Optimierungen im Betrieb der Regio-S-Bahn
Antrag	Vorstoss entgegennehmen und zur Abschreibung beantragen

1. Begründung

Eine Führung der Zusatz-S-Bahnen aus dem Frick- und Ergolzthal zum Badischen Bahnhof ist aus folgenden Gründen nicht zielführend:

1. Die Zusatz-S-Bahnen haben die Funktion, die regulären Züge der S1 und S3 zu entlasten. Das ist nur optimal möglich, wenn sie ebenfalls von/nach Basel SBB verkehren.
2. Die Kapazität auf der Verbindungsstrecke vom Rangierbahnhof Muttenz zum Badischen Bahnhof wird vom Güterverkehr beansprucht und ist entsprechend im Netznutzungsplan gesichert. Zusatzangebote sind im Netznutzungsplan hingegen nicht enthalten und somit nicht gesichert. Die Bestellung von Zusatzangeboten ist deshalb nur möglich, wenn die entsprechenden Trassen für die jeweilige Fahrplanperiode kurzfristig verfügbar sind bzw. frei werden. Die Kontinuität des Angebots wäre somit nicht sichergestellt.
3. In Richtung Norden besteht keine direkte Gleisverbindung aus dem Bahnhof Muttenz zum Badischen Bahnhof. Entweder müssten die Züge deshalb den Halt in Muttenz auslassen und bereits ab Pratteln mit verminderter Geschwindigkeit den gesamten Rangierbahnhof passieren. Oder es müsste in Muttenz ein neues, aufwändiges Entflechtungsbauwerk realisiert werden. Die Kosten einer solchen Infrastrukturmassnahme wären für ein paar wenige Züge pro Tag sehr hoch und eine zeitnahe Realisierung nicht möglich. Die vom Antragssteller vorgeschlagene Weichenverbindung à Niveau mit dem Abkreuzen sämtlicher Gleise der Stammlinie Basel SBB–Muttenz durch die Zusatz-S-Bahnen ist auf dieser hochbelasteten Strecke nicht umsetzbar.
4. Die Bedienung der zukünftigen Haltestelle Solitude durch Zusatz-S-Bahnen von/nach Muttenz–Pratteln ist wegen fehlender Weichenverbindungen und den gegebenen Platzverhältnissen auf Kleinbasler Seite nicht möglich. Die Realisierbarkeit der von den Antragsstellern vorgeschlagenen Weichenverbindungen ist völlig offen und wird insbesondere auch stellwerktechnisch als sehr anspruchsvoll eingestuft. Auch hier wird der Aufwand für ein paar wenige Züge pro Tag als hoch beurteilt.
5. Die Aufwärtskompatibilität zu den weiteren Angebotsschritten der trinationalen S-Bahn ist nicht gegeben. So entfallen beispielsweise die Zusatz-S-Bahnen im Ergolzthal mit dem Viertelstundentakt Basel SBB–Liestal ab 2025.

Eine Führung des Regionalexpress von Freiburg nach Pratteln statt nach Basel SBB entspricht nicht der Nachfrage, da diese nach Basel SBB deutlich grösser ist. Im Übrigen gelten die Punkte 2 bis 5 der obenstehenden Ausführungen auch für den Regionalexpress.

Aufgrund baustellenbedingter Einschränkungen und der zurzeit noch beschränkten Leistungsfähigkeit im Bahnhof Basel SBB wird der Regionalexpress heute nur auf einer Handvoll Kursen bis Basel SBB durchgebunden. Der Kanton BS strebt jedoch an, die Verlängerung nach Basel SBB kurz- bis mittelfristig auf weitere Züge und Verkehrstage auszudehnen. Dadurch entfällt das zweimalige Umsteigen in Basel Bad Bf und Basel SBB und die Anschlusssicherheit wird verbessert. Diese Züge werden auch die Haltestelle Solitude bedienen, sobald sie fertiggestellt ist.

Für die Finanzierung des Bahninfrastrukturausbaus ist der Bund via FABI/STEP zuständig. Der Ausbauschnitt 2035 wurde im Sommer 2019 vom Parlament beschlossen. Mittel für die oben beschriebenen Infrastrukturmassnahmen könnten somit frühestens im darauf folgenden Ausbauschnitt (ca. 2040/45) gesprochen werden und würden in direkter Konkurrenz zum Herzstück Basel stehen. Sie hätten ausserdem ein ausgesprochen schlechtes Nutzen/Kosten-Verhältnis, da das Nachfragepotential auf der vorgeschlagenen Tangentialverbindung im Vergleich zu den radialen Verbindungen von/nach Basel SBB auch in den Hauptverkehrszeiten gering ausfällt.

In den nächsten Jahren, und somit noch deutlich vor der Realisierung des Herzstücks Basel, sind im Rahmen der Ausbauschnitte 2025 und 2035 zahlreiche Angebotsverbesserungen bei der trinationalen S-Bahn vorgesehen (siehe auch <https://www.trireno.org/de/trinationale-s-bahn/zukuenftiges-angebot.html>):

- 2025: Viertelstundentakt Basel SBB–Liestal
- ca. 2027: Halbstundentakt Basel Bad Bf–Waldshut–Koblenz
- ca. 2028: Bahnanbindung EuroAirport mit S-Bahn-Durchbindungen Liestal–Mulhouse und Laufen–EuroAirport
- bis ca. 2030: Viertelstundentakt Basel SBB–Aesch (eine möglichst rasche Umsetzung wird von den betroffenen Kantonen angestrebt)
- bis ca. 2030: Viertelstundentakt Basel Bad Bf–Lörrach Hbf

Für die Zwischenzustände ab 2025 sind die Durchbindungsmöglichkeiten in Prüfung.

Zusätzlich wurden bzw. werden in Basel SBB verschiedene Massnahmen zur Entlastung der Publikumsanlagen umgesetzt:

- Seit August 2020: Wiederinbetriebnahme der alten Personenunterführung während den Hauptverkehrszeiten
- 2025: Provisorische Passerelle zw. der bestehenden Passerelle und der Margarethenbrücke
- bis 2035: Neue, definitive Perronerschiessung

Darüber hinaus ist im 9. Generellen Leistungsauftrag des Kantons BL sowie im ÖV-Programm 2022–2025 des Kantons BS eine neue Buslinie Muttenz Bahnhof–Badischer Bahnhof via Solitude während den Hauptverkehrszeiten vorgesehen.

Aufgrund dieser Ausgangslage ist der Regierungsrat klar der Ansicht, dass alle erforderlichen Informationen vorliegen und beantragt deshalb, das Postulat entgegenzunehmen und gleichzeitig abzuschreiben.