

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2017/166 von Regina Werthmüller: «Verkehrsoptimierung im Oberbaselbiet»

2017/166

vom 24. September 2019

1. Text des Postulats

Am 4. Mai 2017 reichte Regina Werthmüller das Postulat 2017/166 «Verkehrsoptimierung im Oberbaselbiet» ein, welches vom Landrat am 22. März 2018 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Im Anschluss an die Landratsdebatte zum 8. GLA bemühte ich mich, in Anbetracht der laufenden Unterschriftensammlung für ein Referendum zum 8. GLA sowie im Hinblick auf die laufenden Bau-Projekte der innovativen Gemeinde Läuelfingen, die Strecke der S9 abzufahren und vor Ort diverse Optionen bezüglich Verkehrsoptimierung im Oberbaselbiet zu prüfen. Diese Infrastrukturanpassungen wurden in dieser Form von Seiten Regierung nur teilweise geprüft.

Dass insbesondere für die S9 mit den bestehenden Infrastrukturen kein attraktives Betriebskonzept möglich ist und somit die Umstellung auf Busbetrieb mehr Sinn macht, wurde von Seiten BUD schlüssig aufgezeigt. Bei dieser Betrachtung wurde auf Grund der knappen Finanzen im Kanton ausser Acht gelassen, dass durch gezielt geringe Anpassungen an der Infrastruktur der S9 ein wesentlich besseres Betriebskonzept mit guten Anschlüssen insbesondere in Olten erreicht werden könnte. Durch Anpassung von Buslinien würde nicht nur das Homburgertal profitieren, sondern auch grosse Teile des Oberbaselbiets. Dieses könnte so wesentlich an Attraktivität als Wohn und Wirtschaftsregion gewinnen.

Die unten vorgeschlagenen Massnahmen verfolgen das Ziel, der Bahn die vollumfänglich verkehrstechnische Relevanz im Homburgertal zuzuweisen und mit den Buslinien die Zubringer und regionale Vernetzung zu gewährleisten. Mit dem positiven Nebeneffekt mehr Pendler und Kunden auf die Bahn zu bringen.

Zudem besteht die Möglichkeit, dass grosse Teile der Anpassungen der Bahninfrastruktur durch den Bund (z.B. FABI) finanziert werden.

In Anbetracht des möglichen Referendums zum 8. GLA, bitte ich den Regierungsrat, die folgenden Punkte zu prüfen und dem Landrat über seine Erkenntnis und allfällige abzuleitenden Handlungen zu berichten.

1. Welche Auswirkungen haben folgende Anpassungen auf das Betriebskonzept S9 und auf die Attraktivität der S9 sowie der betroffenen Teile des Oberbaselbiets?
 - a. Neue Haltestelle in Thürmen auf der S9

- b. *Ausbau Bahnhof Rümelingen als Umsteige Bahnhof mit einem Lift als Zugang vom Bus zum Bahnhof*
 - c. *Einführung 30Min Takt bei der S9*
 - d. *Anpassung der Einfahrt der S9 in Olten. so dass keine anderen Geleise gekreuzt werden müssen und somit die Anschlüsse in Olten gewährleistet werden.*
 - e. *Neue Haltestelle oder Verschieben der bestehenden Haltestelle Trimbach zu „Trimbach Eisenbahn“ mit Gewährleistung Anschluss an die Buslinie Nr. 502 (15 Minuten-Takt) der Stadt Olten*
 - f. *Kreuzungsstelle für 30Min Takt S9*
 - g. *Buslinie 108 und 109 zusammenlegen Wittinsburg – Känerkinden – Buckten – Rümelingen-Häfelfingen im 30Min. Takt.*
 - h. *Verlängerung der Linie 506 Hauenstein – Wisen – Läufelfingen*
2. *Welche Auswirkungen haben folgende Anpassungen auf das Betriebskonzept S9 und auf die Attraktivität der S9 sowie der betroffenen Teile des Oberbaselbiets?*
 - a. *Verlängerung der Linie 101 Gelterkinden - Hemmiken über Wegenstetten – Schupfart – Eiken – Frick mit Anschluss an Schnellzüge in Richtung Zürich*
 - b. *Verlängerung Buslinie Eptingen – Gäupark – Bahnhof Egerkingen (Schnellzug)*
 3. *Welche Kosten würden dem Kanton einerseits für den Betrieb wie auch die Erstellung der Infrastruktur gemäss Frage 1, lit. a-h sowie Frage 2 lit. a und b anfallen?*
 4. *Von welchen Massnahmen (Frage 1, lit. a-h und 2 lit. a und b) hätte der Kanton die Kosten zu tragen?*
 5. *Für welches Konzept / Massnahme wäre ein Probetrieb ab wann möglich?*

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Einleitende Bemerkungen

Das vorliegende Postulat wurde vor der Abstimmung über den Fortbestand der S9 eingereicht. Am 26. November 2017 hat das Baselbieter Stimmvolk Ziffern 2.7 c. und 2.7 d. des Landratsbeschlusses vom 23. März 2017 betreffend Erteilung des 8. Generellen Leistungsauftrags im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2018-2021, Finanzprogramm für die Jahre 2020 und 2021 abgelehnt. Es hat sich damit gegen eine Umstellung der S9 auf Busbetrieb ausgesprochen.

Infolgedessen hat die im Kanton BL für den öffentlichen Verkehr zuständige Bau- und Umweltschutzdirektion den Fokus auf die Optimierung des Angebots im Homburgertal gelegt, sowohl was die Bahn an sich (Anschlüsse in Olten) als auch was die Abstimmung zwischen Bahn und Bus anbelangt.

Nach mehrmaligen Anläufen konnte bei der SBB erreicht werden, dass die Einbindung der S9 in den Knoten Olten verbessert wird. So wird per Dezember 2019 ein sogenannter Lastrichtungsfahrplan (Fahrplan gemäss Pendlerströmen) eingeführt. Dieser bietet morgens aus dem Homburgertal gute Anschlüsse an die Fernverkehrszüge in Olten und Sissach und abends von den Fernverkehrszügen ab Olten und Sissach ins Homburgertal. Der Taktwechsel der Lastrichtung erfolgt mittags. Mit der bevorstehenden Änderung verbunden wird auch das Angebot der Buslinien 108 Sissach – Rümelingen – Wittinsburg und 109 Rümelingen – Häfelfingen angepasst, so dass dieses optimal auf die Verbindungen der S9 abgestimmt ist.

Mit dem neuen Konzept kann – der Nachfrage entsprechend – folgendes Angebot sichergestellt werden:

- 30'-Takt zwischen Sissach und Buckten
- 60'-Takt zwischen Buckten und Olten
- Kapazitätsbedingte Taktverdichtungen zu den Hauptverkehrszeiten

Mit den zur Umsetzung vorgesehenen Massnahmen wird das Ziel einer Verbesserung des öV-Angebots im Homburgertal bereits zu einem wesentlichen Teil erreicht.

2.2. Beantwortung der Fragen

1. Welche Auswirkungen haben folgende Anpassungen auf das Betriebskonzept S9 und auf die Attraktivität der S9 sowie der betroffenen Teile des Oberbaselbiets?

a. Neue Haltestelle in Thürnen auf der S9

Der Landrat hat an seiner Sitzung vom 22.03.2018 das entsprechende [Postulat 2017/605 «S9 jetzt stärken: Bahnhof Thürnen»](#) von Jan Kirchmayr abgelehnt. Die Option eines Bahnhofs Thürnen wurde daher nicht vertieft geprüft.

Grundsätzlich müssen seit der Inkraftsetzung von FABI neue Bahnhaltestellen im Rahmen eines Ausbaus schrittweise im Strategischen Entwicklungsprogramm (STEP) der Bahninfrastruktur von einer Planungsregion beantragt und vom Bundesparlament beschlossen werden. Die Arbeiten zum Ausbauschritt 2030/35 sind abgeschlossen, sodass weitere neue Haltestellen frühestens im darauffolgenden Ausbauschritt 2040 aufgenommen werden können.

b. Ausbau Bahnhof Rümelingen als Umsteige Bahnhof mit einem Lift als Zugang vom Bus zum Bahnhof

Die Einrichtung eines Umsteigeknotens in Rümelingen wurde im Rahmen der Beantwortung des [Postulats 2017/606 «S9 jetzt stärken: Umsteigeknoten Rümelingen»](#) von Jan Kirchmayr geprüft und zugunsten eines Umsteigeknotens Bahnhof Buckten verworfen. Die bauliche Machbarkeit eines Umsteigeknotens in Rümelingen wurde daher nicht untersucht und auch keine Kostenschätzung gemacht.

c. Einführung 30min Takt bei der S9

Die Einführung eines 30'-Takts auf der S9 wurde geprüft und verworfen. Grund dafür ist der hohe Fixkostenanteil bei Bahnangeboten. Bei der S9 macht dieser heute rund ein Drittel der Gesamtkosten aus. Durch die Einführung des 30'-Takts müsste ein zweites Fahrzeug eingesetzt werden, was zu sogenannten Sprungfixkosten führen würde. Um diese zu kompensieren und die Wirtschaftlichkeit der S9 insgesamt zu verbessern, müsste alleine zur Sicherstellung eines 30'-Takts zu den Hauptverkehrszeiten die Nachfrage um mindestens 50 % steigen. Dies ist aufgrund der vorhandenen Fahrgastpotenziale (Einwohnerzahlen) kein realistisches Szenario. Die Einführung des 30'-Takts würde deshalb die Wirtschaftlichkeit der S9 weiter verschlechtern statt diese zu verbessern.

d. Anpassung der Einfahrt der S9 in Olten, so dass keine anderen Geleise gekreuzt werden müssen und somit die Anschlüsse in Olten gewährleistet werden.

Diese Forderung wurde im Rahmen des FABI STEP-Prozesses für den Ausbauschritt 2030/35 geprüft und wegen zu hoher Investitionskosten (dreistelliger Millionenbereich) verworfen. Wie einleitend geschrieben, können die Anschlüsse in Olten von/auf die S9 auch ohne eine derart grosse Investition optimiert werden.

e. Neue Haltestelle oder Verschieben der bestehenden Haltestelle Trimbach zu „Trimbach Eisenbahn“ mit Gewährleistung Anschluss an die Buslinie Nr. 502 (15 Minuten-Takt) der Stadt Olten

Das Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons Solothurn hat im Jahr 2008 eine Potenzialanalyse zu den Bahnhaltestellen im Kanton Solothurn erarbeiten lassen. In Trimbach wurden vier zusätzliche Standorte näher untersucht, von denen schliesslich keiner zur Umsetzung vorgeschlagen wurde.

f. Kreuzungsstelle für 30min. Takt S9

Auf der Strecke Sissach – Läuelfingen – Olten besteht in Läuelfingen eine Kreuzungsstelle. Diese wird heute am Morgen und über Mittag zum Kreuzen einer Zusatz-S-Bahn mit der S9 genutzt. Da ein Ausbau des Angebots der S9 zum 30'-Takt (vgl. Antwort auf Frage

1c.) als nicht zweckmässig beurteilt wird, wurde die Prüfung weiterer Kreuzungsstellen nicht näher untersucht.

g. *Buslinie 108 und 109 zusammenlegen Wittinsburg – Känerkinden – Buckten – Rümelingen – Häfelfingen im 30min. Takt*

Bei Zusammenlegen der Buslinien 108 und 109 auf die Strecke Wittinsburg – Känerkinden – Buckten – Rümelingen – Häfelfingen und einer gleichzeitigen Taktverdichtung auf 30' müsste in Buckten oder Rümelingen ein Umsteigepunkt auf die S9 geschaffen werden. Die bestehende umsteigefreie Busverbindung nach Sissach würde aufgehoben. Dadurch wäre bei der S9 zwar von einer Zunahme der Nachfrage auszugehen. Durch den zusätzlichen Umsteigevorgang und die wegfallenden Busverbindungen zwischen Rümelingen und Sissach wäre das Angebot hingegen weniger attraktiv als heute, weshalb in der Gesamtheit von einer negativen Nachfrageentwicklung auszugehen wäre. Mit der eingangs beschriebenen Lösung kann ein Teil der Nutzer auf die S9 gelenkt werden, ohne dass gleichzeitig die direkte Busverbindung nach Sissach wegfällt.

h. *Verlängerung der Linie 506 Hausenstein – Wisen - Läufelfingen*

Der Kanton Solothurn hat die Verlängerung der Linie 506 im Rahmen der Beantwortung der Interpellation 2018/200 von Kantonsrat Felix Wettstein geprüft. Der Regierungsrat des Kantons Solothurn hält in seiner Antwort fest, dass die Fahrzeit Wisen – Olten via Läufelfingen mit 19 Minuten Reisezeit gegenüber 21 Minuten bei der heutigen Busverbindung nur einen marginalen Zeitgewinn mit sich bringen und die Verbindung zudem mit einem zusätzlichen Umsteigevorgang verbunden wäre.

2. *Welche Auswirkungen haben folgende Anpassungen auf das Betriebskonzept S9 und auf die Attraktivität der S9 sowie der betroffenen Teile des Oberbaselbiets?*

a. *Verlängerung der Linie 101 Gelterkinden – Hemmiken über Wegenstetten – Schupfart - Eiken – Frick mit Anschluss an Schnellzüge in Richtung Zürich*

Eine Verlängerung der Buslinie 101 Gelterkinden – Hemmiken (– Wegenstetten) nach Frick hätte keinen Einfluss auf das Angebot der S9. Diese neue Verbindung würde die Reisezeit mit dem öV zwischen Gelterkinden und Frick von heute 55 Minuten auf rund 35 Minuten verkürzen. Von dieser Reisezeitverkürzung profitierten insbesondere die an der Linie liegenden Ortschaften. Trotz der grossen Reisezeitvorteile werden die Nachfragepotenziale als gering eingeschätzt, weshalb von einem ungenügenden Kosten-Nutzen-Verhältnis ausgegangen wird. Der Kanton Aargau hat sich auf mündliche Anfrage entsprechend zurückhaltend zu einer allfälligen Linienverlängerung von Wegenstetten nach Frick geäussert.

b. *Verlängerung Buslinie Eptingen – Gäupark – Bahnhof Egerkingen (Schnellzug)*

Eine Verlängerung der Buslinie 107 Sissach – Eptingen nach Egerkingen bringt keinen Reisezeitvorteil auf der Relation Sissach – Egerkingen. Reisezeitvorteile ergeben sich nur zwischen den angebundenen Gemeinden im Diegtertal und Egerkingen. Das Nachfragepotenzial wird entsprechend gering eingeschätzt. Auf das Angebot der S9 hat eine Linienverlängerung nach Egerkingen keinen Einfluss.

3. *Welche Kosten würden dem Kanton einerseits für den Betrieb wie auch die Erstellung der Infrastruktur gemäss Frage 1, lit. a-h sowie Frage 2 lit. a und b anfallen?*

Diese Frage wird zusammen mit Frage 4 beantwortet.

4. *Von welchen Massnahmen (Frage 1, lit. a-h und 2 lit. a und b) hätte der Kanton die Kosten zu tragen?*

Die Finanzierung der Bahninfrastruktur und des Betriebs der öV-Angebote ist unterschiedlich geregelt:

- Zuständig für die Finanzierung der Bahninfrastruktur ist grundsätzlich der Bund. Er finanziert die Infrastruktur jedoch nur, sofern sie in einem STEP-Ausbauschnitt beschlossen wurde.

- Die Billetteinnahmen reichen nicht aus, um das öV-Angebot im Regional- und Ortsverkehr kostendeckend zu betreiben. Die ungedeckten Kosten werden im Regionalverkehr von Bund und Kantonen getragen, beim Ortsverkehr nur von den Kantonen. (In einigen Kantonen ausserhalb BL beteiligen sich zudem die Gemeinden an den ungedeckten Kosten.)

Nachstehende Tabelle zeigt die zu erwartenden Mehrkosten je Massnahme sowie den Träger dieser Kosten:

Frage	Massnahme	Kosten (Schätzung)	Träger
1. a.	Neuer Bahnhof Thürnen	nicht ermittelt	Bund
1. b.	Ausbau Zugang Bahnhof Rümelingen	nicht ermittelt	Bund, Gemeinde Rümelingen
1. c.	Einführung 30'-Takt S9	CHF 3 Mio. pro Jahr	BL, SO, Bund
1. d.	Anpassung der Infrastruktur zur konfliktfreien Einfahrt der S9 in Olten	nicht ermittelt	Bund
1. e.	Neue Haltestelle Trimbach Eisenbahn	nicht ermittelt	Bund
1. f.	Kreuzungsstelle für 30'-Takt S9	nicht ermittelt	Bund
1. g.	Buslinie 108 und 109 zusammenlegen für 30'-Takt	CHF 150'000 pro Jahr	BL, evtl. Bund
1. h.	Verlängerung Linie 506 nach Läfelfingen	CHF 100'000 pro Jahr	BL, SO, Bund
2. a.	Verlängerung Linie 101 von Hemmiken resp. Wegenstetten nach Frick (6 Kurspaare)	CHF 200'000 pro Jahr	AG, Bund
2. b.	Verlängerung Linie 107 von Eptingen nach Egerkingen (40 Kurspaare)	CHF 1.2 Mio. pro Jahr	BL, SO, Bund

5. *Für welches Konzept / Massnahme wäre ein Probetrieb ab wann möglich?*

Nachdem das Angebotskonzept für die nächsten Jahre feststeht, macht ein Probetrieb zum jetzigen Zeitpunkt keinen Sinn.

Grundsätzlich sind Probetriebe im Rahmen eines Generellen Leistungsauftrags zu beschliessen. Kürzere Probephasen (über einige Wochen oder wenige Monate) sind in Absprache mit den Transportunternehmen und sofern die finanziellen Mittel seitens Kanton vorhanden sind auch kurzfristig möglich.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2017/166 «Verkehrsoptimierung im Oberbaselbiet» abzuschreiben.

Liestal, 24. September 2019

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident: Isaac Reber

Die Landschreiberin: Elisabeth Heer Dietrich