

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2024/140 von Jan Kirchmayr: «S-Bahn-Angebot im Birstal ab 2025»

2024/140

vom 10. September 2024

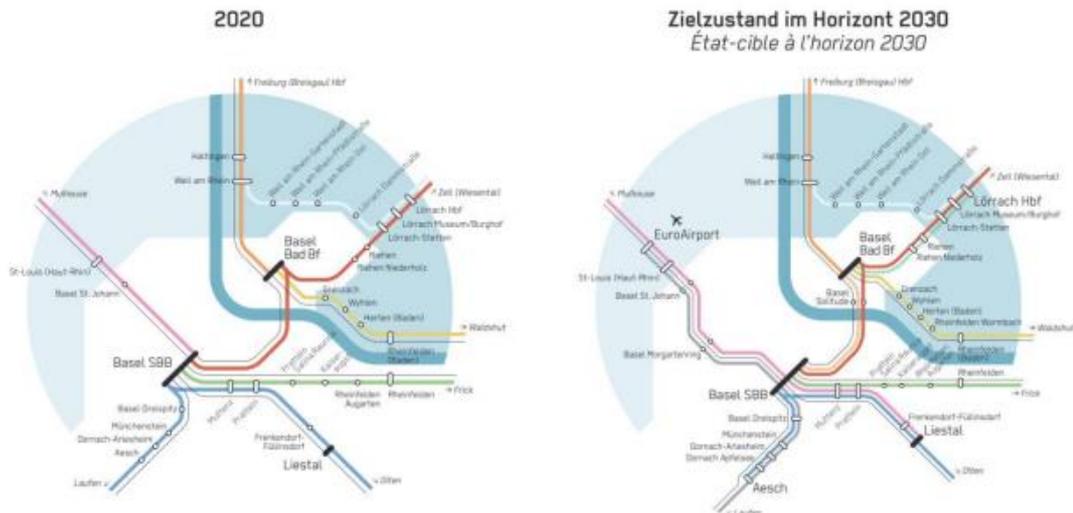
1. Text der Interpellation

Am 7. März 2024 reichte Jan Kirchmayr die Interpellation 2024/140 «S-Bahn-Angebot im Birstal ab 2025» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Während der Totalsperre im Laufental von April bis September 2025 verkehrt die S-Bahn zwischen Basel und Aesch im Viertelstundentakt, wie die SBB mitteilte. Bereits im vergangenen Jahr und aktuell an den Bauwochenenden profitiert das Birstal von diesem attraktiven Angebot.

Welches Angebot nach der Inbetriebnahme des Doppelspurausbaus im Dezember 2025 im Birstal verkehren wird, ist noch offen. Es wäre wünschenswert, wenn das Birstal weiterhin von einem attraktiven S-Bahn-Angebot im Viertelstundentakt profitieren könnte. Gerüchten zufolge sieht es aber eher so aus, dass selbst die Entlastungszüge in den Hauptverkehrszeiten auf der Kippe stehen.

Gemäss Standbericht 2022 - Ausbauprogramm Schiene (Vgl. S. 19) wird das Wendegleis Aesch definitiv im Dezember 2028 realisiert und der Viertelstundentakt in Betrieb genommen. Unklar ist, wohin die S-Bahnen ab diesem Zeitpunkt ab dem Bahnhof SBB durchgebunden werden, bzw. weiterfahren. Gemäss Zielzustand im Horizont 2030 (Vgl. Abbildung unten, Quelle: <https://www.trireno.org/trinationale-s-bahn/zukuenftiges-angebot.html>) sollen weiterhin zwei S-Bahnen aus dem Birstal pro Stunde nach Liestal und zwei S-Bahnen zum EuroAirport durchgebunden werden. Der Bahnanschluss an den EuroAirport scheint derzeit jedoch noch in weiter Ferne zu liegen. Es stellt sich daher die Frage, wohin die zwei S-Bahnen pro Stunde fahren sollen, wenn der Bahnanschluss an den EuroAirport noch nicht realisiert ist.



Angebot nach der Inbetriebnahme des Doppelspurausbaus Grellingen-Duggingen ab Dezember 2025

1. Welches Angebot plant der Kanton auf der Strecke Basel-Aesch nach Inbetriebnahme des Doppelspurausbaus Grellingen-Duggingen? Kann der Viertelstundentakt, der während der Totalsperrung verkehren wird, weitergeführt werden?
2. Gerüchten zufolge stehen auch die Entlastungszüge, die während der Hauptverkehrszeiten verkehren, zur Diskussion. Können diese weitergeführt werden? Welche Anstrengungen unternimmt der Regierungsrat, damit die Entlastungszüge weiterhin angeboten werden?

Definitive Einführung des Viertelstundentakts und Inbetriebnahme des Wendegleises

3. Wann wird der Viertelstundentakt Basel-Aesch und damit das Wendegleis Aesch definitiv eingeführt und in Betrieb genommen?
4. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass dies geschieht?
5. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass eine echter Viertelstundentakt gefahren werden kann?

Angebot nach der Inbetriebnahme des Wendegleises

6. Gemäss Zielzustand 2030 verkehren weiterhin zwei S-Bahnen pro Stunde aus dem Birstal nach Liestal. Wie sieht die Durchbindung der beiden anderen stündlichen S-Bahnen bis zur Realisierung des Bahnanschlusses zum EuroAirport aus?
7. Wäre eine Verbindung aus dem Birstal entweder in Richtung Badischer Bahnhof oder zumindest bis zum Bahnhof Basel St. Johann denkbar?

2. Einleitende Bemerkungen

Die S-Bahn bildet ein wichtiges Rückgrat für die Erschliessung der Gemeinden in der Birsstadt. Nur mit einem attraktiven S-Bahn-Angebot ist es möglich, den Verkehrsbedürfnissen der Bevölkerung in diesem dicht besiedelten Raum auf effiziente, platzsparende und umweltschonende Art und Weise gerecht zu werden und die Funktionalität des Gesamtverkehrssystems auch in Zukunft sicherzustellen. Für die betroffenen Kantone und Gemeinden ist der Angebotsausbau aufgrund des starken Bevölkerungswachstums sowie der Entwicklungsschwerpunkte in Bahnnähe von grosser Wichtigkeit.

Ausgelöst durch die zeitliche Verschiebung des Projekts Doppelspur Grellingen–Duggingen wurde auf Wunsch der Kantone BL und SO im Jahr 2020 durch die SBB geprüft, ob der S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Aesch anstelle des ursprünglichen Umsetzungshorizonts 2032–2036 bereits deutlich früher, idealerweise bereits per Dezember 2025, eingeführt werden kann¹. Es zeigte sich, dass das Wendegleis Aesch, welches eine Voraussetzung für das neue S-Bahn-Angebot ist, frühestens im Dezember 2028 in Betrieb gehen kann. Ausserdem wurde festgehalten, dass die weiteren Abklärungen zum Betrieb (Kapazität Knoten Basel), Produktion und Rollmaterial noch nicht abgeschlossen sind.

Die Kantone BL, BS, SO, die Région Grand Est und das Bundesamt für Verkehr (BAV) haben 2023 in einer Absichtserklärung zur Angebotsentwicklung der trinationalen S-Bahn ihre Finanzierungsbereitschaft für das Angebot des S-Bahn-Viertelstundentakts Basel–Aesch ab Dezember 2028 bekundet.²

3. Beantwortung der Fragen

1. *Welches Angebot plant der Kanton auf der Strecke Basel-Aesch nach Inbetriebnahme des Doppelspurausbaus Grellingen-Duggingen? Kann der Viertelstundentakt, der während der Totalsperrung verkehren wird, weitergeführt werden?*

Ab Dezember 2025 (Fahrplan 2026) wird zwischen Basel und Aesch weiterhin halbstündlich die S3 Olten–Basel–Laufen verkehren. Neu werden ab dann die Fernverkehrszüge Basel–Laufen–Biel im Halbstundentakt verkehren. Ein Teil der Reisenden, welche heute mit der S3 oder den Zusatz-S-Bahnen zwischen Basel und Laufen bzw. Delémont unterwegs sind, werden somit die zusätzlichen Fernverkehrszüge nutzen.

Der S-Bahn-Viertelstundentakt zwischen Basel und Aesch, der jeweils während den baustellenbedingten Streckensperrungen Aesch–Laufen angeboten wird, dient dazu, die Reiseketten und die notwendige Kapazität sicherzustellen und die Reisezeitverlängerungen möglichst gering zu halten. Dieses viertelstündliche S-Bahn-Angebot ist möglich, weil während den Streckensperrungen keine Züge des Personenfern- und Güterverkehrs fahren. Diese würden im Konflikt mit dem viertelstündlichen S-Bahn-Angebot stehen. Eine Beibehaltung des S-Bahn-Viertelstundentakts zwischen Basel und Aesch nach Ende der fünfmonatigen Streckensperre Aesch–Laufen im Jahr 2025 ist somit nicht möglich.

2. *Gerüchten zufolge stehen auch die Entlastungszüge, die während der Hauptverkehrszeiten verkehren, zur Diskussion. Können diese weitergeführt werden? Welche Anstrengungen unternimmt der Regierungsrat, damit die Entlastungszüge weiterhin angeboten werden?*

Die Kantone BL und SO haben die Absicht, nach Dezember 2025 bis zur Einführung des Viertelstundentakts weiterhin Zusatz-S-Bahnen während den Hauptverkehrszeiten zwischen Basel und Aesch anzubieten. Damit soll ein attraktives ÖV-Angebot für die Birsstadt und eine gleichmässige Verteilung der Nachfrage auf die oft viertelstündlich verkehrenden Buslinien, welche an die S-Bahn anschliessen, sichergestellt werden.

Die Prüfung durch die SBB ergab, dass ab Dezember 2025 während den Hauptverkehrszeiten folgende Zusatzangebote möglich sind:

- Am Morgen (Stunden 6, 7, 8) jeweils stündlich eine Zusatz-S-Bahn von Laufen nach Basel SBB mit Halt an allen Stationen.

¹ [Bericht des Regierungsrats zum Postulat 2020/238 «Wendegleis Aesch und S-Bahn Haltestelle Oepfelsee vorziehen!](#)

² Absichtserklärung zur Angebotsentwicklung der trinationalen S-Bahn Basel zwischen Frankreich und der Schweiz bis zur Inbetriebnahme der Bahnanbindung EuroAirport

- Am Abend (Stunden 16, 17, 18) jeweils stündlich eine Zusatz-S-Bahn von Basel nach Zwingen und von Zwingen nach Basel mit Halt an allen Stationen.

Es ist anzumerken, dass dieses Zusatzangebot nicht in den Netznutzungsplänen gesichert ist, da es im Konflikt mit Trassen des Güterverkehrs steht. Auch baustellenbedingte Kapazitätseinschränkungen im Bahnhof Basel SBB können eine Auswirkung haben. Darum muss jährlich geprüft werden, ob die Zusatz-S-Bahnen in allen genannten Stunden angeboten werden können.

3. Wann wird der Viertelstundentakt Basel-Aesch und damit das Wendegleis Aesch definitiv eingeführt und in Betrieb genommen?

Der ganztägige S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Aesch wird gemäss Untersuchungen der SBB infolge der umfangreichen Bauarbeiten in Basel SBB voraussichtlich erst nach 2035 eingeführt werden können. Grund dafür sind temporäre, baubedingte Kapazitätsengpässe im und um den Bahnhof Basel SBB wegen umfangreichen Bahnausbauprojekten, namentlich der Perronzugang Margarethen, der Neubau der Margarethenbrücke und der Ausbau der Abstell- und Serviceanlagen. Diese sind alle nach 2030 vorgesehen.

Angesichts dieser erwarteten Kapazitätseinschränkungen wäre das Risiko gemäss SBB gross, dass wegen der zusätzlich im Bahnhof Basel SBB wendenden S-Bahn-Züge selbst kleinere, regelmässig vorkommende Ursachen – wie zum Beispiel eine Zugtürstörung oder eine kurze Langsamfahrstelle wegen Bauarbeiten – spürbare und langanhaltende Auswirkungen auf den Fahrplan aller Züge hätten, beispielsweise Verspätungen und Zugsausfälle.

Das Wendegleis in Aesch geht voraussichtlich Ende 2028 in Betrieb. Es bringt bereits dann willkommene betriebliche Flexibilität, beispielsweise für das kurzzeitige Abstellen von Zügen.

Die Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee ist von diesen Überlegungen nicht betroffen.

4. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass dies geschieht?

Bis zur Einführung des ganztägigen S-Bahn-Viertelstundentakts Basel–Aesch prüft die SBB gemeinsam mit den betroffenen Kantonen, ob mit fortschreitender Planungstiefe Möglichkeiten gefunden werden können, zwischen Aesch und Basel zusätzliche S-Bahn-Züge zu betreiben. Diese würden das halbstündliche Grundangebot ergänzen, wie dies heute während den Hauptverkehrszeiten der Fall ist. Die dafür nötigen Grundlagen werden für den jeweils anstehenden Jahresfahrplan erarbeitet.

5. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass ein echter Viertelstundentakt gefahren werden kann?

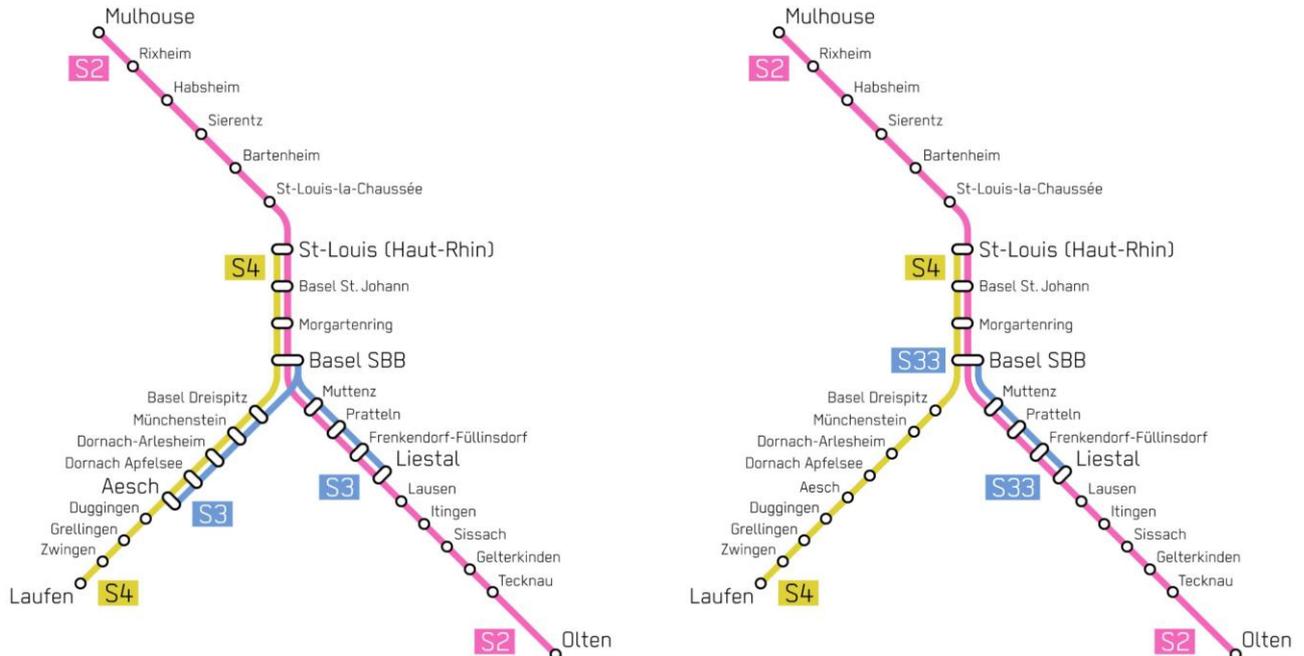
Saubere Takte werden grundsätzlich bei jeder Angebotsplanung angestrebt. Abweichungen davon sind aus Sicht des Regierungsrats nur akzeptabel, wenn anderweitig überwiegende Nachteile entstünden oder unverhältnismässige Kosten die Folge wären. Die Beurteilung wird vorgenommen, sobald der entsprechende Planungsstand vorliegt.

6. Gemäss Zielstand 2030 verkehren weiterhin zwei S-Bahnen pro Stunde aus dem Birstal nach Liestal. Wie sieht die Durchbindung der beiden anderen stündlichen S-Bahnen bis zur Realisierung des Bahnanschlusses zum EuroAirport aus?

Im Zeitraum von Ende 2030 (Durchbindung der S-Bahnen zwischen der Schweiz und Frankreich) bis 2034/35 (voraussichtliche Inbetriebnahme der Bahnanbindung EuroAirport) verkehrt die S4 Laufen–Basel SBB–St-Louis–EuroAirport vorübergehend nur bis St-Louis³.

³ [Medienmitteilung trieno vom 2. März 2024](#)

Die S3 wird ab Ende 2030 im Ergolzthal durch die S2 (Olten–Mulhouse) und im Laufental durch die S4 (Laufen–St-Louis) abgelöst. Solange der S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Aesch nicht eingeführt ist, wird es in diesem Zustand keine S-Bahn-Linie geben, die das Birstal mit dem Ergolzthal verbindet. Die S33, welche ab Dezember 2025 den Viertelstundentakt Liestal–Basel ermöglicht, verkehrt dann weiterhin nur zwischen Liestal und Basel und nicht weiter bis Aesch (dannzumal als S3).



Abbildungen:

Per Ende 2030 von den Kantonen BL, BS, SO, der Région Grand Est und dem BAV angestrebtes S-Bahn-Angebot Laufental/Ergolzthal/Elsass (links) bzw. im Fall ohne Viertelstundentakt Basel–Aesch (rechts). Alle dargestellten Linien verkehren halbstündlich.

7. Wäre eine Verbindung aus dem Birstal entweder in Richtung Badischer Bahnhof oder zumindest bis zum Bahnhof Basel St. Johann denkbar?

Eine S-Bahn-Linie vom Birstal in Richtung Basel Badischer Bahnhof müsste in Basel SBB wenden und fast das gesamte Gleisfeld queren, was aus Kapazitätsgründen praktisch ausgeschlossen ist. Die Durchbindung Birstal–Basel Badischer Bahnhof wird daher erst mit dem Herzstück-Ostast möglich sein.

Eine direkte Verbindung vom Birstal in Richtung Basel St. Johann wird ab Ende 2030 mit der S4 Laufen–Basel SBB–St-Louis (vgl. ab 2034/35 weiter bis EuroAirport) angeboten (siehe Abbildungen oben).

Liestal, 10. September 2024

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident: Isaac Reber

Die Landschreiberin: Elisabeth Heer Dietrich