

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2020/238: «Wendegleis Aesch und S-Bahn Haltestelle Oepfelsee vorziehen!»
2020/238

vom 17. Mai 2022

1. Text des Postulats

Am 14. Mai 2020 reichte Jan Kirchmayr das Postulat 2020/238 «Wendegleis Aesch und S-Bahn Haltestelle Oepfelsee vorziehen!» ein, welches vom Landrat am 25. März 2021 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Am 12. Februar 2020 kommunizierten die SBB, dass sich die Realisierung des Doppelspurausbaus im Laufental zwischen Grellingen und Duggingen um zwei Jahre verzögert. Der Doppelspurbetrieb wird somit frühestens Ende 2025 aufgenommen. Dies ist sehr bedauerlich, da in der Landratsvorlage zur Vorfinanzierung ursprünglich von einer Inbetriebnahme auf den Fahrplanwechsel 2021 ausgegangen wurde, später wurde eine Inbetriebnahme auf Ende 2023 in Aussicht gestellt. Mit dem Doppelspurausbau Laufental soll unter anderem ein zweiter Schnellzug pro Stunde eingeführt werden können, um die durchgehende Verbindung von Basel und Laufen in die Westschweiz wiederherzustellen. Damit würde Basel halbstündlich mit Biel, Grenchen Nord und Delémont verbunden. Der Doppelspurausbau Laufental zwischen Grellingen und Duggingen wäre auch ein erster Schritt zu einem Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Basel und Laufen.

Mit der erneuten Verzögerung der Aufnahme des Doppelspurbetriebs rückt ein weiterer Punkt in den Fokus. Neben dem Doppelspurausbau Laufental, der über FABI/STEP 2030/35 finanziert wird, sind die S-Bahn Haltestelle Öpfelsee und das Wendegleis Aesch weitere Projekte, die dem Doppelspurausbau geographisch sehr nahe liegen und vom Bund finanziert werden. Gemäss Ausführungen der Verwaltung kann mit einer Realisierung des Wendegleises Aesch im Jahr 2028 gerechnet werden. Es ist nun angebracht, dass sich der Regierungsrat als Kompensation für die verspätete Realisierung des Doppelspurausbaus für eine schnellere Realisierung der S-Bahn Haltestelle Öpfelsee und des Wendegleises Aesch einsetzt. Dabei können mögliche Synergien mit dem Doppelspurausbau genutzt werden (Totalsperren, Synergien beim Bau, Kosteneinsparungen).

Der Regierungsrat wird beauftragt zu prüfen und zu berichten, ob und wie die Realisierung der S-Bahn Haltestelle Öpfelsee und des Wendegleises Aesch aufgrund der Verzögerung beim Doppelspurausbau als Kompensation vorgezogen werden kann. Entsprechend wird er dafür beim Bund und bei den SBB vorstellig. Weiter soll der Regierungsrat aufzeigen, welche Synergien bei einer gleichzeitigen oder zeitnahen Realisierung entstehen.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Ausgangslage

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. Entsprechend sieht das Zielkonzept der trinationalen S-Bahn im Korridor Basel–Aesch, wie auch in den anderen Korridoren der inneren Agglomeration, Viertelstundentakte vor.

2.2. Angebot und Infrastruktur

Für die Einführung von neuen Bahnangeboten sind aufgrund der hohen Auslastung des Schienennetzes oftmals Infrastrukturausbauten nötig. Zudem müssen weitere Voraussetzungen wie die fahrplantechnische und betriebliche Machbarkeit sowie die Rollmaterialverfügbarkeit erfüllt sein, damit ein neues Angebot eingeführt werden kann.

Per Dezember 2025 ist die Inbetriebnahme folgender Infrastrukturausbauten geplant, die in einem Zusammenhang mit dem S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Aesch stehen:

- Leistungssteigerung und Überbrückungsmassnahme Basel SBB:
Mit weiteren Perrons und einer provisorischen Passerelle werden die nötigen Kapazitäten für zusätzliche S-Bahn-Züge und mehr Passagiere geschaffen. Die Massnahmen sind eine Voraussetzung für die neuen S-Bahn-Angebote Basel–Liestal, Basel–Aesch und Basel–EuroAirport sowie die Durchbindungen im Knoten Basel.
- Doppelspur Duggingen–Grellingen:
Mit neuen Kreuzungsmöglichkeiten wird die nötige Streckenkapazität für den Fernverkehrs-Halbstundentakt Basel–Biel geschaffen. Gleichzeitig wird das Angebotskonzept im Laufental so angepasst, dass es kompatibel mit dem S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Aesch ist. Die Realisierung der Doppelspur erfordert eine fünfmonatige Totalsperre zwischen Aesch und Laufen, voraussichtlich ab April 2025.

Um das geplante Angebot des S-Bahn-Viertelstundentakts Basel–Aesch umsetzen zu können, ist zusätzlich zu den beiden obengenannten Massnahmen die Realisierung folgender Infrastrukturausbauten notwendig:

- Wendegleis Aesch:
Der Ausbau im Bahnhof Aesch ermöglicht ein Wenden der zusätzlichen S-Bahn-Züge Basel–Aesch, ohne den übrigen Bahnverkehr zu beeinträchtigen.
- Zugfolgezeitverkürzung Münchenstein–Aesch:
Die Anpassung der Leit- und Signaltechnik gewährleistet einen fahrplantechnisch stabilen Bahnbetrieb. Die Notwendigkeit dieser Massnahme befindet sich in Prüfung (Stand April 2022).
- S-Bahn-Haltestelle Dornach-Apfelsee:
Die neue Haltestelle dient der ÖV-Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts «Widen/Birsmatte». Sie bildet keine betrieblich notwendige Infrastruktur, ist aber Bestandteil des geplanten Angebots.

Das Wendegleis Aesch ist das zeitlich massgebende Infrastrukturelement für die Einführung des S-Bahn-Viertelstundentakts Basel–Aesch.

2.3. Termine und Synergien

Der Regierungsrat teilt die Ansicht des Postulanten, dass der S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Aesch möglichst zeitnah umgesetzt werden soll. Für eine frühzeitige Einführung, idealerweise zusammen mit dem Fernverkehrs-Halbstundentakt Basel–Biel per Dezember 2025, sprechen insbesondere folgende Punkte:

- Neben dem Ergolzthal (S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Liestal) und dem Leimental (Express-tram bzw. ÖV-Angebot auf S-Bahn-Niveau) soll auch das Birstal möglichst rasch ein attraktives ÖV-Angebot erhalten.
- Eine frühzeitige Inbetriebnahme beeinflusst die Siedlungsentwicklung in den Entwicklungsgebieten der Birsstadt (insbesondere rund um die neue S-Bahn-Haltestelle Dornach-Apfelsee) zugunsten «ÖV-affiner» Nutzungen. Mit einer späteren Inbetriebnahme wird diese Chance verpasst und der Nutzen des Bahnangebots geschmälert.
- Der Fernverkehrs-Halbstundentakt Basel–Biel und der S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Aesch sind Elemente des Angebotskonzepts 2035. Sie ergeben zusammen einen in sich schlüssigen, geprüften Fahrplan. Zwischenzustände sollten vermieden werden.
- Die Investitionskosten für das Wendegleis Aesch (14 Mio. Franken) sind im Vergleich zu den anderen Ausbauten entlang der Strecke (Leistungssteigerung und Überbrückungsmassnahme Basel SBB: 180 Mio. Franken, Doppelspur Duggingen–Grellingen: 133 Mio. Franken) gering. Infrastrukturseitig fehlt somit nur ein kleines Puzzleteil.
- Die heutigen, wenig produktiven Zusatz-S-Bahnen während den Hauptverkehrszeiten können abgelöst werden.
- Spätestens mit der Bahnanbindung EuroAirport muss der S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Aesch realisiert sein, um weiterhin attraktive Durchbindungen im Knoten Basel anbieten zu können.

Aus diesen Gründen sind die Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn im Januar 2020, nachdem der Ausbauschritt 2035 rechtskräftig wurde, an das BAV gelangt, um eine möglichst rasche Einführung des S-Bahn-Viertelstundentakts Basel–Aesch zu erwirken. In der Folge hat das BAV die Studienarbeiten für das Wendegleis Aesch priorisiert und die Arbeiten für die S-Bahn-Haltestelle Dornach-Apfelsee darauf abgestimmt. Zudem wurde die SBB mit den Prüfungen von Synergiemöglichkeiten mit dem Doppelspurausbau Duggingen–Grellingen und Verkürzung der Projektierungsschritte beauftragt.

Die Prüfung und Bearbeitung der SBB im Auftrag des BAV hat ergeben, dass trotz sofortigem Projektstart im 2020 keine gleichzeitige Inbetriebnahme des Wendegleises Aesch mit der Doppelspur Duggingen–Grellingen per Dezember 2025 möglich ist. Grund dafür sind die Fristigkeiten der Planung und der Projektphasen (siehe Tabelle 1). Da vor Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens keine Realisierungsarbeiten für das Wendegleis Aesch stattfinden können, ergeben sich keine Synergien mit dem Doppelspurausbau Duggingen–Grellingen (z. B. Nutzung der Totalsperre Aesch–Laufen im Jahr 2025).

Projektphase	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
Vorstudie										
Vorprojekt										
Auflageprojekt										
Plangenehmigungsverfahren										
Bauprojekt										
Ausführung										
Inbetriebnahme										

Tabelle 1: Terminplan gemäss Vorstudie SBB für das Wendegleis Aesch und die Zugfolgezeitverkürzung Münchenstein–Aesch (Stand April 2022)

Gegenwärtig (Stand April 2022) geht die SBB davon aus, dass der frühestmögliche Inbetriebnahmetermin für das Wendegleis Aesch im Dezember 2028 ist – vorbehaltlich der Freigaben für die nahtlose Weiterbearbeitung. Ein verbindlicher Inbetriebnahmetermin kann voraussichtlich erst mit dem Abschluss des Vorprojekts gegen Ende 2023 genannt werden. Auch die weiteren Abklärungen zum Betrieb (Kapazität Knoten Basel), Produktion und Rollmaterial sind noch nicht abgeschlossen, zeigen aber in eine positive Richtung. Ein gewisses Verzögerungsrisiko bleibt bestehen, beispielsweise aufgrund von Einsprachen und Beschwerden während dem Plangenehmigungsverfahren.

2.4. Fazit

Mit der Intervention der Regierungen BL und SO beim BAV konnte auf eine frühere Einführung des S-Bahn-Viertelstundentakts Basel–Aesch hingewirkt werden, was grundsätzlich erfreulich ist. Der in Aussicht gestellte Termin im Dezember 2028 stellt eine deutliche Verbesserung gegenüber dem ursprünglichen Umsetzungshorizont 2032–2036 dar. Gleichwohl hätte sich der Regierungsrat gewünscht, dass die Inbetriebnahme bereits im Dezember 2025 zusammen mit dem Fernverkehrs-Halbstundentakt Basel–Biel erfolgen kann.

Für den Regierungsrat stellt der Dezember 2028 den spätesten akzeptierbaren Zeitpunkt für die Einführung des S-Bahn-Viertelstundentakts Basel–Aesch inkl. der S-Bahn-Haltestelle Dornach-Apfelsee dar: Einerseits wird mit dem 10. GLA 2026–2029 das Buskonzept Birsstadt Süd überarbeitet, welches auf dem S-Bahn-Viertelstundentakt aufbaut. Andererseits ergeben sich mit der Inbetriebnahme der Bahnanbindung EuroAirport neue S-Bahn-Durchbindungen im Knoten Basel, für die der S-Bahn-Viertelstundentakt ein wichtiges Element ist. Entsprechend setzt sich der Regierungsrat auf fachlicher und politischer Ebene dafür ein, dass der in Aussicht gestellte Inbetriebnahmetermin gehalten werden kann und die Möglichkeiten für eine zeitliche Beschleunigung ausgeschöpft werden.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2020/238 «Wendegleis Aesch und S-Bahn Haltestelle Oepfelsee vorziehen!» abzuschreiben.

Liestal, 17. Mai 2022

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Thomas Weber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich