

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Eine S-Bahn fürs Leimental

2019/560

vom 28. April 2021

1. Ausgangslage

In seinem am 31. Oktober 2019 vom Landrat überwiesenen Postulat bat Pascal Ryf den Regierungsrat, verschiedene Fragen im Zusammenhang mit der Realisierung einer Leimentaler S-Bahn zu überprüfen. Der Regierungsrat wird gebeten, zu berichten, ob eine solche Bahn baulich und betrieblich möglich wäre, wie hoch die Kosten wären, ob sich der Bund mitbeteiligen würde, die Linie als Zubringerstrecke mit dem «Herzstück» – dem Projekt einer unterirdischen S-Bahn-Durchmesserlinie in Basel – verbunden werden könnte und welches der mögliche Realisierungshorizont wäre. Weiter soll der Regierungsrat berichten, ob eine unterirdische Führung der Tramlinien 10 und 17 als Alternative möglich und eine zirkuläre Verbindungslinie zwischen Therwil und Dornach denkbar wäre und schliesslich, welche gesamtheitlichen Lösungsmöglichkeiten für die Entflechtung von öffentlichem und privatem Verkehr im Leimental vorgesehen sind.

In seinem Bericht kommt der Regierungsrat zum Schluss, dass die Realisierung einer neuen Bahnlinie, die das Leimental bedient, aufgrund hoher Kosten und des beschränkten Nutzens höchstens langfristig denkbar wäre. Stattdessen soll ein nachfragegerechter Angebotsausbau unter Einbezug der bestehenden Systeme verfolgt werden, wozu insbesondere die in einem späteren Schritt geplante Einführung eines Expresstrams sowie die Umsetzung des «Margarethenstichs» und somit eine bessere Anbindung an den Bahnhof SBB gehören. Als erster Schritt in diese Richtung soll Ende 2024 der Doppelspurausbau Binningen Spiesshöfli erfolgen. An den dafür entstehenden Kosten von CHF 37,5 Mio. wird sich der Bund (Agglomerationsprogramm) beteiligen. Die Kosten für die Realisierung des Expresstrams und den Margarethenstich werden mit CHF 14 Mio. (finanziert durch den Bund im STEP Ausbauschnitt 2035) bzw. mit CHF 27 Mio. (mit Bundesbeteiligung) angegeben. Inbetriebnahme und Kosten für die Perronerschiessung sind offen.

Das Zusammenspiel dieser Elemente ermöglicht laut Regierungsrat eine deutliche Reduktion der Reisezeit zwischen dem Leimental und dem Bahnhof Basel SBB und somit die Etablierung eines öV-Angebots, das mit demjenigen einer S-Bahn vergleichbar wäre. Damit beantragt der Regierungsrat, das Postulat abzuschreiben.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission beriet die Vorlage an ihren Sitzungen vom 18. März und 15. April 2021 in Anwesenheit von Regierungsrat Issac Reber, BUD-Generalsekretärin Katja Jutzi sowie Daniel Schoop, stv. Leiter der Abteilung öV und Verkehrsplaner Thomas Hohl.

2.2. Eintreten

Eintreten auf die Vorlage war unbestritten.

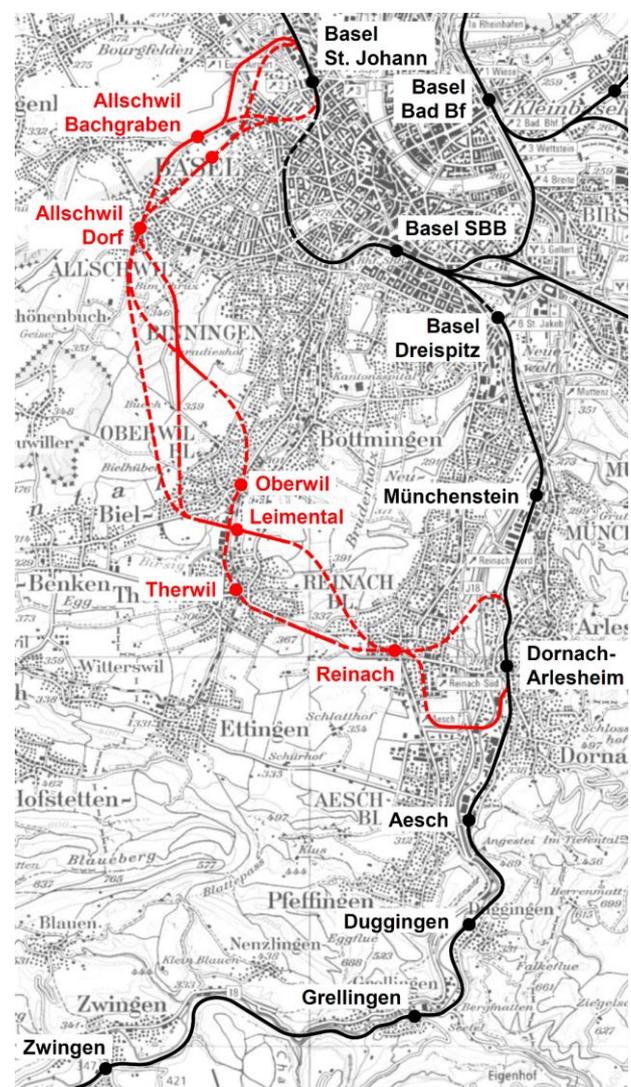
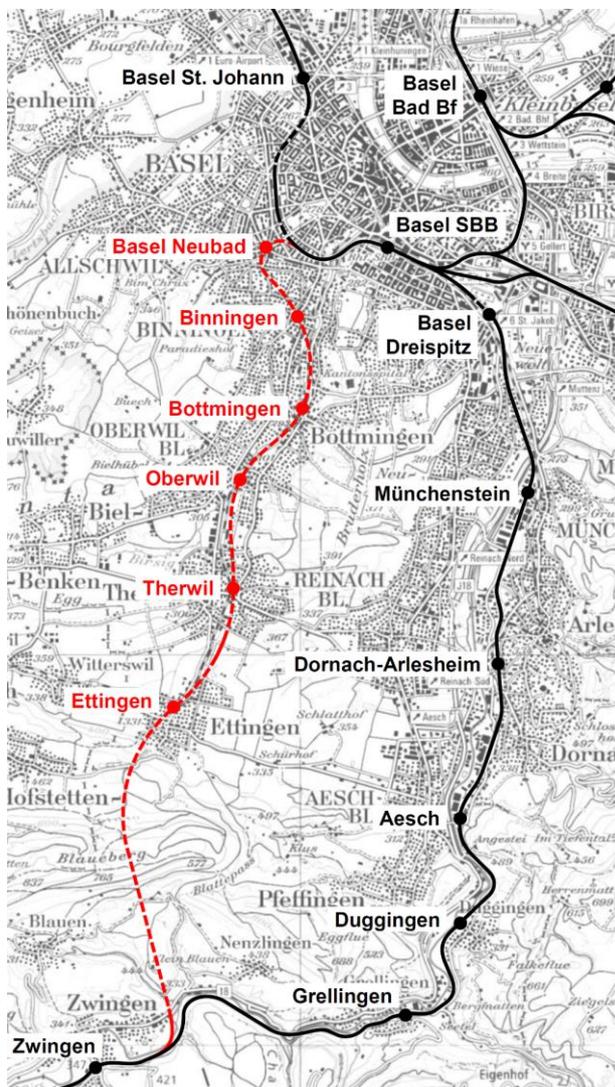
2.3. Detailberatung

Die Kommissionsmitglieder gingen mit der Stossrichtung des Postulats einig und anerkannten grundsätzlich die Notwendigkeit einer besseren Erschliessung des Leimentals mittels Erhöhung der Leistungskapazität der Verkehrsträger. Sie liessen sich aber von den Argumenten des Regierungsrats überzeugen, wonach eine S-Bahnlinie in absehbarer Zeit wenig bis keine Realisierungschancen hat. Eine doppelte Führung von Tram und S-Bahn wäre weder zeitgemäss noch aufgrund der hohen Kosten vernünftig. Dafür sollten die Anstrengungen verstärkt werden, das mit der Tramlinie bestehende Angebot zu stärken und im Sinne einer Vorortsbahn auszubauen, speziell im Hinblick auf eine schnellere Anbindung an den Bahnhof SBB.

– S-Bahn

Das Thema einer S-Bahnlinie für das Leimental wurde nicht zum ersten Mal einer Überprüfung unterzogen. Der Regierungsrat konnte für die Beantwortung des Postulats auf frühere Ergebnisse von Studien zurückgreifen: 2003 im Rahmen der Untersuchungen zur Südumfahrung und 2012 anlässlich der Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA).

Für die Wahl der Streckenführung sind grundsätzlich zwei Varianten denkbar: eine radiale (Abbildung links) und eine tangentielle Bahnlinie (rechts).



Die Variante «Radial» verläuft nahe vollständig unterirdisch, führt unter dem Blauen hindurch und mündet bei Zwingen in die bestehende Jurabahn. Die Kosten wurden 2003 auf rund CHF 1,7 Mrd. geschätzt (Doppelspur). Aufgrund der langen unterirdischen Strecke und der weitgehenden Paral-

lieführung zu den Tramlinien 10/17 wies diese Variante ein schlechtes Nutzen/Kosten-Verhältnis auf. Für die Variante «Tangential» existieren verschiedene mögliche Linienführungen. Im Unterschied zur Variante «Radial» würde Allschwil Dorf und Bachgraben erschlossen und eine Verbindung ins Birstal hergestellt. Die Kosten wurden 2012 auf CHF 0,8 bis 1,0 Mrd. geschätzt (Einspur). Der tangentielle Verlauf dieser Linie entspricht jedoch nur bedingt dem Bedürfnis der Leimentaler Pendler und Pendlerinnen, weshalb die Nachfrage als zu tief eingeschätzt wird, um die ebenfalls hohen Realisierungskosten inklusive der auf ca. CHF 40 Mio. geschätzten jährlich wiederkehrenden Kosten zu rechtfertigen. Hinzu käme (insbesondere bei der Variante «Radial»), dass eine parallel zum Tram geführte S-Bahn dazu führen würde, dass die Tramlinien 10 und 17 die heutigen Bundesbeiträge verlören, da sie ihre Erschliessungsfunktion mehr oder weniger an die S-Bahn abträten.

Für die Mehrheit der Kommission war klar, dass eine S-Bahn für das Leimental, obschon wünschenswert, bestenfalls in weiter Ferne umsetzbar wäre. SBB und Bund investierten bzw. investieren in den kommenden Jahren bereits stark in die Region (Entflechtung Basel-Muttenz, Ausbau Liestal, Waldenburgerbahn, Planung und Umsetzung Herzstück). Ein Milliardenprojekt wie die S-Bahn im Leimental wäre ein Geschenk, auf das man nicht hoffen dürfe.

Ein S-Bahnhof würde sich höchstens vor den Toren Allschwils realisieren lassen. Die beiden Basel setzen sich beim Bund dafür ein, dass im Rahmen des Herzstücks die S-Bahn-Haltestelle Morgartenring entsteht. Zwar wäre laut einem Kommissionsmitglied der Bau eines Nordbogens via Allschwil Dorf und Bachgraben zum Bahnhof St. Johann noch besser – immerhin sei Allschwil die grösste Stadt der Schweiz ohne Bahnanschluss – das vermutete Kosten/Nutzen-Verhältnis würde dem Vorhaben aber wohl auch hier einen Strich durch die Rechnung machen.

– *Vorfahrt fürs Expresstram via «Margarethenstich»*

Als wesentliches Element eines nachfragegerechten Angebotsausbaus im Leimental kommt das Projekt eines Expresstrams ins Spiel. Dieses sieht vor, dass die Tramlinie 17 zwischen Basel Zoo und Ettingen jeweils nur die Zentren bedient (Binningen Schloss, Bottmingen Schloss, Oberwil Zentrum, Therwil Zentrum, Ettingen Bahnhof). Es würde im 7,5-Minuten-Takt verkehren und die Strecke dank versetzter Abfahrt rund 4 bis 5 Minuten schneller zurücklegen als das vor ihm verkehrende reguläre 10er-Tram.

Die Zeitersparnis wurde von einigen Kommissionsmitgliedern als nicht wirklich überwältigend beurteilt. Damit das Expresstram seinen Namen auch verdiene, brauche es zusätzlich die Realisierung des sogenannten «Margarethenstichs», d.h. eine Verbindung zwischen der Tramhaltestelle Dorrenbach und Margarethen. Von dort würde der 17er auf der Linie des 2er-Trams den Weg über die Margarethenbrücke Richtung Bahnhof SBB nehmen. Dank einem direkten Zugang von der Margarethenbrücke auf alle Perrons des Bahnhofs würde die Reisezeit nochmals verkürzt. Alle Elemente zusammen kumulieren sich zu einem Zeitgewinn von rund 9 Minuten und damit einer substantiellen Verbesserung der Erschliessungssituation, was auch die Kommission anerkannte.

Ein Kommissionsmitglied erinnerte daran, dass der Margarethenstich auf ein älteres Vorhaben zurückgehe, das 2017 in einer Volksabstimmung abgelehnt wurde. Die Direktion wies darauf hin, dass sie das Projekt unverändert als sinnvoll und wichtig für die Erschliessungsthematik im Leimental erachte. Angesichts des damaligen Verdikts werde man es jedoch nicht unverändert wieder aufs Tapet bringen. Bei der Volksabstimmung stand damals die Kostenfrage im Mittelpunkt. Dieses Thema müsse mit Basel-Stadt in Hinblick auf eine finanzielle Beteiligung diskutiert werden, denn es befinde sich nur ein kleiner Teil des Margarethenstichs auf Baselbieter Boden. Andererseits wurden die Kostenbeiträge des Bundes (im ersten Agglomerationsprogramm) bereits bewilligt. Würde man das Projekt fallen gelassen, resultierte dies in einem Malus im nächsten Agglomerationsprogramm. Zudem ist mittlerweile die Planung am «Herzstück» so weit vorangeschritten, dass SBB und Bund Klarheit über den damit zusammenhängenden Margarethenstich benötigen. Die beiden Basel haben Anfang Jahr im Rahmen einer Absichtserklärung bekräftigt, dass aus ihrer Sicht das Vorhaben nach wie vor aktuell ist.

– *Schwierige Entflechtung*

Ein Thema des Postulats ist die Entflechtung von öffentlichem und privaten Verkehr, die der Postulant als zwingend für die Erhöhung der Leistungskapazität der Verkehrsträger voraussetzt. Der Regierungsrat weist darauf hin, dass nach dem Volks-Nein zur Verlängerung der Langmattstrasse in Oberwil im Jahr 2019 keine weitere Entflechtung von Tram und Strasse im Leimental vorgesehen sei. Dies sei auch nicht nötig, weil einerseits keine Verdichtung der Kursfolge der beiden Tramlinien geplant sei, andererseits die Verkehrszahlen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Leimental seit Jahren vielerorts stagnieren. Einerseits ist bei den Tramlinien keine dichtere Kursfolge als der heute bereits gefahrene 3,75-Minuten-Takt geplant. Andererseits zeigen die Zählstellen des Kantons, dass die Verkehrszahlen des MIV im Leimental seit der Jahrtausendwende vielerorts stagnieren oder sogar rückläufig sind. Das Verkehrswachstum fand in diesem Zeitraum vermehrt beim öV statt. Laut Verwaltung sei in Bottmingen oder Therwil nicht primär der Bahnübergang kapazitätsbestimmend, sondern der MIV-Knoten kurz davor bzw. danach (Kreisel bzw. Lichtsignalanlage). Mit einer Entflechtung z. B. durch Tieferlegung des Trams würde man kaum Kapazitäten gewinnen.

Diese Haltung blieb in der Kommission nicht unbestritten. Ein Mitglied meinte, dass der Stau auf der Strasse vornehmlich durch den Bahnübergang induziert sei, der laut Messungen zu Stosszeiten länger geschlossen als offen sei. Das Verwaltungsmitglied verdeutlichte, dass eine Aufhebung des Bahnübergangs in Therwil wenig Auswirkung auf den Verkehrsfluss hätte, da nur rund 100 Meter davon mit dem LSA-Knoten der nächste Engpass warte. Die Kapazität im Gesamtsystem Strasse würde mit einer Entflechtung in Therwil voraussichtlich nicht bis minim verbessert. Das Problem lasse sich aber nicht alleine mit einer Entflechtung lösen, so die Direktion weiter, denn eine Auflösung des Knotens in Therwil würde zu einem grösseren Verkehrsaufkommen und somit einer Verschiebung des Problems z. B. in Reinach führen. Für ein Kommissionsmitglied schien eine punktuelle Tieferlegung des Trams die einzig realistische Chance zur nachhaltigen Entflechtung von MIV und öV darzustellen; das Mitglied erinnerte dabei an das Projekt einer Tramunterführung bei der Bahnhofstrasse in Therwil. Dem stünden jedoch sehr hohe Realisierungskosten und die Tatsache entgegen, dass der Landrat einen entsprechenden Vorstoss 2019 abgelehnt hatte.

3. Beschluss der Kommission

://: Die Kommission schreibt das Postulat 560/2019 einstimmig mit 12:0 Stimmen ab.

28.04.2021 / mko

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident