

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Schriftlichen Anfrage 2023/280 von Jan Kirchmayr: «SBB-Fahrplan 2025: Weitere Verschlechterung auf der Zugverbindung Basel-Genf» 2023/280

vom 15. August 2023

1. Text der Schriftlichen Anfrage

Am 25. Mai 2023 reichte Jan Kirchmayr die Interpellation 2023/280 «SBB-Fahrplan 2025: Weitere Verschlechterung auf der Zugverbindung Basel-Genf» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Am 05. Mai hat die SBB den neuen Fahrplan 2025 angekündigt, der am 15. Dezember 2024 in Kraft treten soll. Für die Überarbeitung des Fahrplans hat die SBB die Westschweizer Verkehrskonferenz einbezogen. Unter anderem sieht die SBB vor, dass sich die Reisezeiten wegen Baustellen verlängern und neu die Züge des IC5 (bisher: Rorschach - Zürich HB - Biel - Genf Flughafen) bereits in Lausanne halten, mit Anschluss für Reisende von und nach Genf in Renens. Die Strecke des IC5 (Jurasüdfuss Biel - Genf) wird auch von Reisenden aus der Region Basel genutzt. Nachdem die Direktverbindung Basel - Biel - Genf/Lausanne im Dezember 2015 wegen der Baustellen im Bahnhof Lausanne aufgehoben wurde, konnte die Verbindung bis nach Genf immerhin so gesichert werden, indem Reisende von und nach Genf in Biel perrongleich umsteigen konnten. Mit dem geplanten Fahrplan 2025 wird ein weiterer Umstieg in Renens notwendig, was zu einer weiteren Verschlechterung des Angebots führen wird. Bahnreisen aus der Region Basel an den Genfersee werden länger und unattraktiv.

Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. *Inwiefern wurde der Kanton Basel-Landschaft in Bezug auf den Fahrplan 2025 und die Verbindungen aus der Region Basel an den Genfersee konsultiert?*
2. *Wie stellt sich der Regierungsrat zum Fahrplan 2025, der die Erreichbarkeit des Genfersees aus der Region Basel weiter verschlechtert?*
3. *Ist der Regierungsrat dazu bereit (allenfalls auch gemeinsam mit der Nordwestschweizer Regierungskonferenz NWRK), sich bei den SBB dafür einzusetzen, dass die Direktverbindung Biel – Genf Flughafen weiterhin aufrechterhalten wird?*
4. *In der Vorlage 2016/318 «Vorfinanzierung Realisierung Doppelspurausbau Laufental (Abschnitt Duggingen – Grellingen Chessiloch)» schrieb der Regierungsrat, dass möglichst rasch, spätestens aber auch auf den Fahrplanwechsel 2021/22 wieder eine Direktverbindung von Basel in Richtung Genfersee eingeführt werden soll:*
 - a. *Auf wann ist die Wiedereinführung dieser Direktverbindung geplant?*
 - b. *Welche Faktoren spielen – neben der Realisierung des Doppelspurausbaus im Laufental – eine Rolle bei der Realisierung einer Direktverbindung Basel – Genf?*
 - c. *Welche Möglichkeiten hat der Regierungsrat, um sich für eine Direktverbindung Basel – Genf einzusetzen?*

2. Einleitende Bemerkungen

Der SBB-Fahrplan in der Westschweiz, dessen Grundlagen seit seiner Einführung Ende 2004 (Bahn 2000 1. Etappe) unverändert sind, verfügt nicht mehr über genügend Reserven bei den Fahrzeiten, um eine zufriedenstellende Pünktlichkeit der Züge und die nötigen Spielräume für die Infrastrukturerneuerung und -erweiterung gewährleisten zu können. Ursache dafür sind neben der steigenden Zahl der Reisenden, die mit längeren Ein- und Ausstiegszeiten einhergeht, die Jahr für Jahr vorgenommenen Angebotsverbesserungen (z. B. zusätzliche S-Bahnen), mit denen die Investitionen in das Netz und der Unterhalt desselben nicht Schritt hielten. Die Folge ist eine Verschlechterung der Qualität des Angebots (Verspätungen, Anschlussbrüche, etc.).

Die SBB und die Westschweizer Kantone haben gemeinsam einen neuen Fahrplan ausgearbeitet, der den Anforderungen an den Unterhalt und Ausbau der Infrastruktur Rechnung trägt. Dieser soll auf das Jahr 2025, d. h. per Dezember 2024 eingeführt werden. Aus Nordwestschweizer Sicht sind insbesondere folgende Änderungen von Bedeutung:

- Der IC5, der heute in Biel den Anschluss an den IC51 Basel–Delémont–Biel herstellt, verkehrt neu von/nach Lausanne statt Genf. Von/nach Genf muss neu in Renens umgestiegen werden.
- Die Fahrzeit verlängert sich auf verschiedenen Abschnitten um einige Minuten, z. B. Biel–Lausanne +8 min (inkl. neuem Halt Renens), Bern–Lausanne +3 min, Lausanne–Genf +4 min.

3. Beantwortung der Fragen

1. *Inwiefern wurde der Kanton Basel-Landschaft in Bezug auf den Fahrplan 2025 und die Verbindungen aus der Region Basel an den Genfersee konsultiert?*

Der Kanton BL wurde vorgängig nicht konsultiert. In die Ausarbeitung des neuen Fahrplans 2025 wurden lediglich die Westschweizer Kantone, die unter dem Dach der CTSO¹ zusammengeschlossen sind, einbezogen. Der Grund dafür ist, dass die Fahrpläne östlich von Biel und Bern keine Änderungen erfahren.

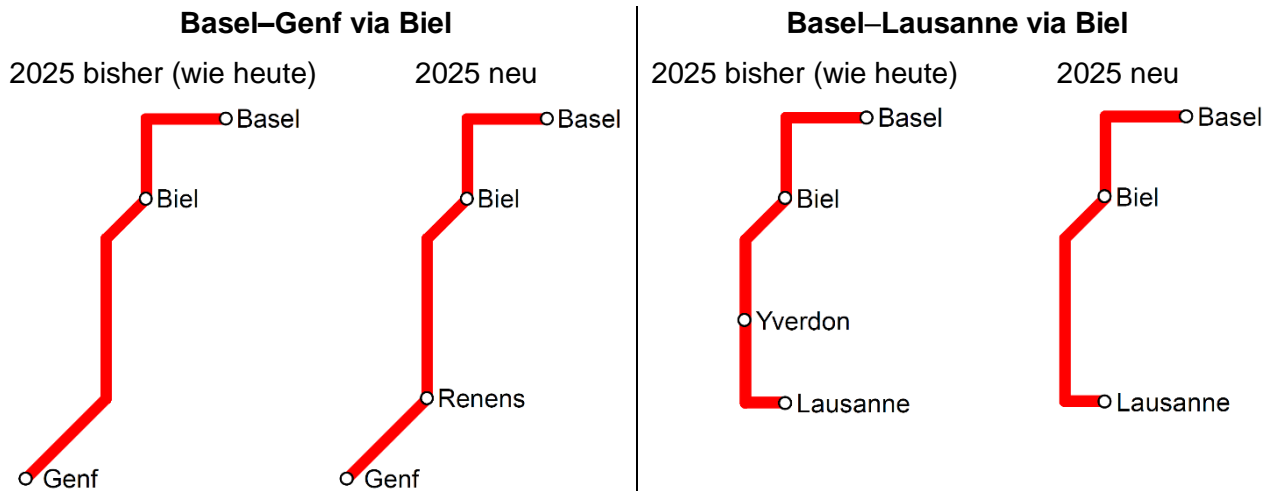
2. *Wie stellt sich der Regierungsrat zum Fahrplan 2025, der die Erreichbarkeit des Genfersees aus der Region Basel weiter verschlechtert?*

Der Regierungsrat nimmt den Rückstand beim Unterhalt der Infrastruktur mit Befremden zur Kenntnis. Nachvollziehbar sind für ihn hingegen die Angebotsauswirkungen, welche sich durch den Infrastrukturausbau und die steigende Zahl der Reisenden ergeben.

Unter den gegebenen Umständen beurteilt er die Auswirkungen auf das Angebot als vertretbar, da sich mit dem neuen Fahrplan 2025 neben Verschlechterungen auch Verbesserungen ergeben. Gegenüber heute bzw. der bisherigen Planung für 2025 verschlechtert sich auf der Achse via Biel zwar die Verbindung nach Genf, gleichzeitig wird die ebenfalls wichtige Verbindung nach Lausanne aber in ähnlichem Masse verbessert:

- Basel–Genf via Biel: ca. 10 Minuten längere Reisezeit (+6 %), 2 statt 1 Umstiege
- Basel–Lausanne via Biel: ca. 8 Minuten kürzere Reisezeit (–5 %), 1 statt 2 Umstiege

¹ Conférence des transports de la Suisse occidentale



Auf der Achse via Bern, welche für die Nordwestschweiz ebenfalls von Bedeutung ist, ergeben sich mit dem neuen Fahrplan 2025 folgende Änderungen:

- Basel–Genf via Bern: ca. 7 Minuten längere Reisezeit (+4 %), unverändert 1 Umstieg
- Basel–Lausanne via Bern: ca. 3 Minuten längere Reisezeit (+2 %), unverändert 1 Umstieg

Aus Sicht des Regierungsrats darf der Fokus allerdings nicht ausschliesslich auf den Reisezeiten liegen. Die Zuverlässigkeit des Angebots ist ebenfalls ein sehr wichtiges Qualitätsmerkmal. Mit einer hohen Zuverlässigkeit fallen auch Umstiege weniger negativ ins Gewicht. Unter den gegebenen Umständen werden die aufgeführten Reisezeitverlängerungen deshalb als akzeptabel beurteilt, wenn dadurch die Zuverlässigkeit des Angebots wesentlich gesteigert und so die Qualität insgesamt verbessert wird. Mittel- und langfristig sollten die Reisezeiten aber verkürzt werden.

3. *Ist der Regierungsrat dazu bereit (allenfalls auch gemeinsam mit der Nordwestschweizer Regierungskonferenz NWRK), sich bei den SBB dafür einzusetzen, dass die Direktverbindung Biel – Genf Flughafen weiterhin aufrechterhalten wird?*

Aus Sicht des Regierungsrats bewegen sich die Angebotsanpassungen im neuen Fahrplan 2025 unter den gegebenen Umständen in einem akzeptablen Bereich, da dadurch die Zuverlässigkeit erheblich verbessert wird und es auch sonst nicht nur zu Verschlechterungen kommt (siehe Antwort zur Frage 2). Da zudem bereits ab Fahrplan 2026, also ein Jahr später, markante Verbesserungen auf der Achse via Biel erfolgen (siehe Antwort zur Frage 4a), sieht er aktuell keinen weiteren Handlungsbedarf.

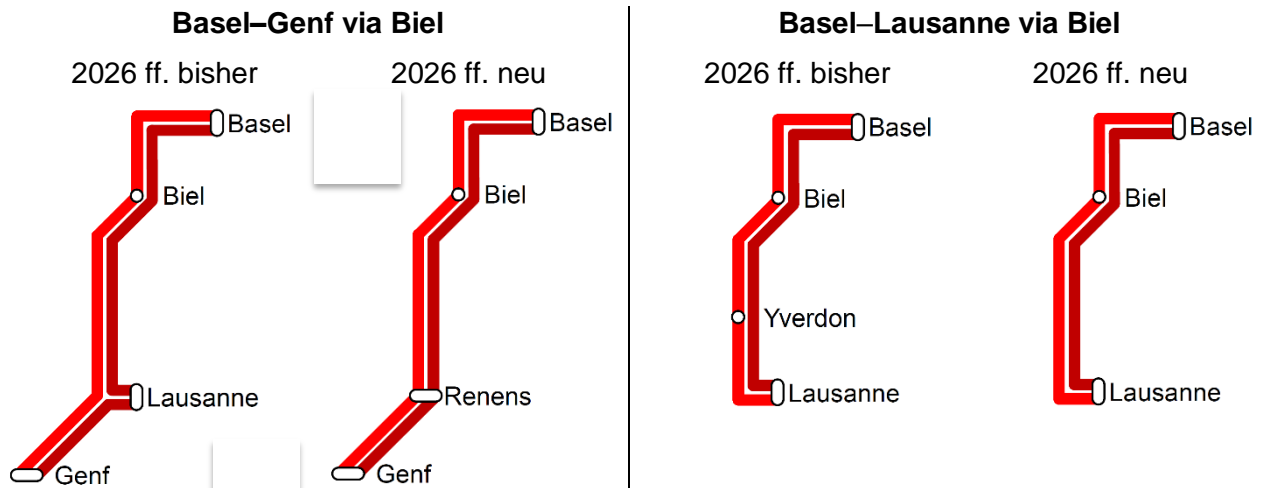
4. *In der Vorlage 2016/318 «Vorfinanzierung Realisierung Doppelspurausbau Laufental (Abschnitt Duggingen – Grellingen Chessiloch)» schrieb der Regierungsrat, dass möglichst rasch, spätestens aber auch auf den Fahrplanwechsel 2021/22 wieder eine Direktverbindung von Basel in Richtung Genfersee eingeführt werden soll:*

a. *Auf wann ist die Wiedereinführung dieser Direktverbindung geplant?*

Die Wiedereinführung der Direktverbindung von Basel in die Westschweiz ist mit der Inbetriebnahme der Doppelspur Duggingen–Grellingen auf den Fahrplan 2026 (d. h. per Dezember 2025) vorgesehen. Als markanteste Verbesserung wird dann eine halbstündliche statt stündliche Reisemöglichkeit via Biel vorhanden sein.

Die Anpassungen in der Westschweiz wirken sich auf die Fahrpläne 2026 ff. in ähnlicher Weise aus wie auf den Fahrplan 2025. Gegenüber der bisherigen Planung für 2026 ff. ergeben sich also neben Verschlechterungen wiederum auch Verbesserungen, insbesondere durch die vermehrte halbstündliche Systematik:

- Basel–Genf via Biel:
Verbindung 1: ca. 10 Minuten längere Reisezeit (+6 %), 2 statt 1 Umstiege
Verbindung 2: ca. 15 Minuten kürzere Reisezeit (–8 %), unverändert 1 Umstieg
- Basel–Lausanne via Biel:
Verbindung 1: ca. 8 Minuten kürzere Reisezeit (–5 %), 1 statt 2 Umstiege
Verbindung 2: ca. 11 Minuten längere Reisezeit (+8 %), unverändert ohne Umstieg



Die Führung des Direktzugs von Basel nach Lausanne (statt nach Genf) ist unabhängig von den Anpassungen in der Westschweiz und war auch bisher für die Fahrpläne 2026 ff. so vorgesehen. Ein Direktzug von Basel nach Genf (ohne Bedienung von Lausanne) ist mit dem Angebotskonzept 2035 geplant.

b. Welche Faktoren spielen – neben der Realisierung des Doppelspurausbaus im Laufental – eine Rolle bei der Realisierung einer Direktverbindung Basel – Genf?

Um die Direktverbindung Basel–Genf gemäss Angebotskonzept 2035 zu ermöglichen, müssen verschiedene Infrastrukturausbauten zwischen Biel und Genf abgeschlossen sein. Zu den grössten Massnahmen zählen der Ausbau der Bahnhöfe Lausanne und Genf (Tiefbahnhof), der Doppelspurausbau Ligerz–Twann (Ligerztunnel) und der Dreispurausbau Denges–Morges.

c. Welche Möglichkeiten hat der Regierungsrat, um sich für eine Direktverbindung Basel – Genf einzusetzen?

Die Direktverbindung Basel–Genf via Biel ist Bestandteil des Angebotskonzepts 2035 und wird eingeführt, wenn die dazu notwendigen Infrastrukturen zur Verfügung stehen. Sobald sich Spielräume bei der Angebotsgestaltung abzeichnen, z. B. durch die Inbetriebnahme einzelner neuer Infrastrukturen, wird sich der Regierungsrat bei der Planung der Zwischenzustände bis zur vollständigen Umsetzung des Angebotskonzepts 2035 für die Direktverbindung Basel–Genf einsetzen. Ausserdem setzt er sich bei der laufenden Konsolidierung des Angebotskonzepts 2035 für die Sicherung der Direktverbindung Basel–Genf ein.

Liestal, 15. August 2023

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin: Monica Gschwind

Die Landschreiberin: Elisabeth Heer Dietrich