

Liestal, 22. November 2022/BUD

## Stellungnahme

---

<b>Vorstoss</b>	Nr. <b>2022/263</b>
<b>Postulat</b>	von Linard Candreia
<b>Titel:</b>	<b>15'-Takt Erweiterung Aesch-Laufen</b>
<b>Antrag</b>	Vorstoss ablehnen

### Begründung

Eine Ausdehnung des S-Bahn-Viertelstundentakts von Aesch bis Laufen wird wie folgt beurteilt:

- **Kantonales Raumkonzept:**  
Das kantonale Raumkonzept zielt darauf ab, das Bevölkerungswachstum verstärkt in die inneren Korridore (Basel–Aesch) zu lenken. Mit seiner Raumentwicklungsstrategie stimmt der Kanton die Verkehrsentwicklung auf die erwünschte Siedlungsentwicklung ab. Entsprechend sieht die Strategie in den inneren Korridoren als Entwicklungsziel S-Bahn-Viertelstundentakte vor. In den äusseren Korridoren wird eine möglichst gute Anbindung an die Regionalzentren (Laufen) angestrebt. Als Planungsgrundsatz sollen die Schieneninfrastrukturen bedarfsgerecht ausgebaut und das Angebots-Zielkonzept der trinationalen S-Bahn, welches den Viertelstundentakt von Basel bis Aesch enthält, umgesetzt werden. Ein S-Bahn-Viertelstundentakt von Aesch bis Laufen ist somit kein Entwicklungsziel des kantonalen Raumkonzepts und auch nicht im Angebots-Zielkonzept der trinationalen S-Bahn enthalten.
- **Nachfrage:**  
Per Dezember 2025 soll die Verbindung Basel–Laufen–Biel halbstündlich statt stündlich durch den Fernverkehr bedient werden. Die zukünftige ÖV-Nachfrage wird damit abgedeckt und erfordert kein zusätzliches S-Bahn-Angebot.  
Die an die S-Bahn anschliessenden Buslinien in Grellingen und Zwingen würden aufgrund der Nachfrage auch bei einem S-Bahn-Viertelstundentakt weiterhin grösstenteils im Halbstundentakt verkehren. Somit würden vom ausgebauten S-Bahn-Angebot nur die Gemeinden mit einem S-Bahn-Halt profitieren.
- **Fahrplan:**  
Die Fahrplanstruktur des Angebotskonzepts 2035 lässt eine Ausdehnung des S-Bahn-Viertelstundentakts von Aesch bis Laufen nicht zu. Grund dafür ist, dass die Zugfolgezeiten zwischen den S-Bahnen und dem Fernverkehr auf dem Abschnitt Zwingen–Laufen unterschritten würden. Folglich wäre eine Anpassung der Fahrplanstruktur mit einer anderen Fahrlage der S-Bahn erforderlich. Ob diese im Knoten Basel SBB machbar ist und welches die Auswirkungen auf die S-Bahn-Durchbindungen sind, ist offen.
- **Infrastruktur:**  
Durch die angepassten Fahrlagen und die zusätzlichen S-Bahnen zwischen Aesch und Laufen würden Kreuzungskonflikte auf dem eingleisigen Abschnitt Grellingen Chessiloch–Zwingen entstehen. Zusätzlich zum Doppelspurausbau Duggingen–Grellingen Chessiloch, welcher per

Dezember 2025 in Betrieb gehen soll, wäre also auch eine Doppelspur von Grellingen Chessiloch bis Zwingen, evtl. Laufen notwendig. Die Kosten dafür belaufen sich je nach Variante auf ca. 135 bis 210 Mio. Franken. Hinzu kämen voraussichtlich noch weitere Kosten für den Ersatz der Niveauübergänge in Grellingen infolge der längeren Schliesszeiten durch die zusätzlichen S-Bahnen. Der Infrastrukturausbau würde über den Bahninfrastrukturfonds des Bundes finanziert, sofern das Vorhaben in einem Ausbauschnitt des Strategischen Entwicklungsprogramms (FABI STEP) positiv bewertet und durch das Bundesparlament beschlossen wird. Für die Abgeltung des S-Bahn-Angebots käme hingegen mehrheitlich der Kanton auf.

– Gesamtverkehr:

Aus einer gesamtverkehrlichen Sicht könnte ein Ausbau des ÖV-Angebots zwischen Aesch und Laufen den strassenseitigen Engpass im Bereich Angenstein entlasten bzw. eine zusätzliche Belastung durch Mehrverkehr vermeiden. Es ist vorgesehen, diesen Aspekt im Bericht zum [Postulat 2021/219 «Masterplan Angenstein»](#) zu behandeln.

Die Beurteilung zeigt, dass eine Ausdehnung des S-Bahn-Viertelstundentakts von Aesch bis Laufen nicht mit den strategischen Zielsetzungen des kantonalen Raumkonzepts korrespondiert und die hohen Kosten für den Infrastrukturausbau (und den anschliessenden Betrieb) in einem schlechten Verhältnis zur Nachfrage stehen. Der Regierungsrat beantragt deshalb, das Postulat abzulehnen.