



An den Grossen Rat

20.5359.02

BVD/P205359

Basel, 2. November 2022

Regierungsratsbeschluss vom 1. November 2022

Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend „kurzfristige Optimierungen im Betrieb der Regio S-Bahn“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 18. November 2020 den nachstehenden Anzug Jörg Vitelli und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„Der etappenweise Ausbau der Regio-S-Bahn wird immer wieder diskutiert. Wohl sind in den letzten Jahren Fortschritte erzielt worden mit der Vertaktung der S-Bahn-Linien im Ergolz-, Rhein- und Laufental sowie mit der Modernisierung der Wiesentallinie und deren Einführung in den Bahnhof SBB. Es gab aber auch Rückschläge wie die Kappung der S1 von Frick nach Mulhouse im Bahnhof SBB. Im Moment fokussiert sich aber alles auf den "Grossen Wurf", das Herzstück mit der Tunnelverbindung Bahnhof SBB - Bad. Bahnhof. Dieses für die Region wichtige Ziel wird aber frühestens in 20-25 Jahren Realität.

In der Zwischenzeit sollte aber die S-Bahn, bzw. der öffentliche Verkehr auf der Normalspur, dennoch weiterentwickelt werden, ohne das Herzstück zu konkurrenzieren oder ungewollte Präjudizien zu schaffen. Auch kleine Schritte bedeuten für die öV-Nutzer*innen eine Attraktivitätssteigerung und sind im Blick auf die lange Realisierungszeit des Herzstücks von Vorteil.

Zwei Massnahmen bieten sich an: Zur besseren Erreichbarkeit der wichtigen Arbeitsgebiete in der Stadt und zur Entlastung des Bahnhofs SBB könnten die Entlastungszüge aus dem Rheintal und dem Ergolztal, morgens und abends von/nach Stein bzw. Olten, direkt in den Bad. Bahnhof geleitet werden. Zudem könnten die Züge des Regionalexpress von Freiburg - Bad. Bahnhof morgens und abends direkt nach Pratteln und von dort evtl. ins Rheintal, bzw. Ergolztal statt in den Bahnhof SBB verlängert werden.

Im Kleinbasel soll in den nächsten Jahren der Bau der S-Bahn-Haltestelle Solitude vorgezogen werden. Ohne Herzstückbetrieb wird diese Station allerdings nur einen beschränkten Nutzen entfalten, denn sie kann derzeit nur von der S6 aus dem Wiesental und dem Regionalzug von Freiburg angefahren werden.

Kurzfristig könnten aber dennoch für die Mitarbeitenden auf den Entwicklungsarealen der Hoffmann-La Roche und der Syngenta, welche aus dem Ergolz- und dem Rheintal zupendeln, attraktive Verbindungen geschaffen werden, wenn einzelne Nahverkehrszüge ab Muttenz anstatt in den Bahnhof SBB direkt in Richtung Bad. Bahnhof fahren würden. Dies würde zudem den heute überlasteten Bahnhof SBB entlasten. Diese Variante bietet auch für die Erreichbarkeit des St. Johann Vorteile. Das St. Johann, Schwerpunktareal der Novartis, ist in der Hauptverkehrszeit von der Tramlinie 21 mit dem Bad. Bahnhof direkt verbunden. Der Weg vom Bad. Bahnhof ins St. Johann ist damit sogar kürzer als vom Bahnhof SBB.

Die Idee ist nicht neu, gab es doch schon 1976/77 einen Versuch mit dem legendären Chemie-Pendlerzug, der von Gelterkinden via Muttenz direkt zum Bad. Bahnhof fuhr. Damals gab es noch keine offenen Grenzen. Die Zugspassagiere mussten zur Umgehung der Zollkontrolle den "Riehener Tunnel" benutzen, der eigens und nur für diese Pendler jeweils geöffnet und danach wieder geschlossen wurde. Inzwischen ist diese Fussgängerunterführung Teil der Perronschliessung im Bad. Bahnhof. Ein Mangel war auch, dass jeweils nur ein Zug am Morgen und Abend fuhr. In den letzten 43 Jahren haben die Arbeitsplätze im Kleinbasel stark zugenommen.

Alle Pendler*innen aus Richtung Freiburg i.Brsg fahren heute über den Bahnhof SBB, wenn sie in Richtung Schweiz wollen. Viele müssen hier umsteigen. Die Passerelle am Bahnhof SBB ist wegen den vielen Umsteiger*innen überlastet. Zusätzliche Züge können aus Kapazitätsgründen in den Spitzenzeiten nicht eingesetzt werden. Zur Entlastung des Bahnhofs SBB könnten als weitere kurzfristige Massnahme die Züge des Regionalexpress von Freiburg - Bad. Bahnhof am Morgen und am Abend nach Pratteln und evtl. sogar ins Ergolzthal oder ins Rheintal verlängert werden, statt in den Bahnhof SBB geführt zu werden.

Nach der Elektrifizierung der Hochrheinbahn müsste auch die Option in Betracht gezogen werden, diese Züge als Spitzkehre im Bad. Bahnhof Richtung Pratteln zu führen. Bereits geplant ist der Ausbau des Bahnknotens Pratteln um dessen Leistungsfähigkeit zu steigern (die Finanzierung ist im Programm ZEB /AS25 bereits gesichert). Die vierspurige Rheinbrücke bietet genügend Kapazität. Anpassungen mit zusätzlichen Weichenverbindungen wären im Gleisvorfeld des Bad. Bahnhofes notwendig. Zusätzliche Weichenverbindungen sind ausserdem im Raum St. Jakob-Muttenz nötig, damit die Züge Bad. Bahnhof-Pratteln auch den Bahnhof Muttenz bedienen können.

Diese Investitionen haben auch bei einem späteren Vollbetrieb des S-Bahn-Netzes einen grossen Nutzen, verbessern sie doch die Flexibilität im Netz und lassen andere Linienführungen zu.

Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten:

wie zur Entlastung des Bahnhofs SBB die Entlastungszüge am Morgen und Abend aus dem Rheintal und dem Ergolzthal zum Bad. Bahnhof geführt werden könnten und wie hoch das Fahrgastpotenzial dieser Verbindungen wäre.

wie der Regionalexpress, der am Morgen und Abend vom Bad. Bahnhof zum Bahnhof SBB verlängert wird, stattdessen nach Pratteln, ev. Liestal geleitet werden könnte und wie hoch das Fahrgastpotenzial dieser Verbindungen wäre.

wie hoch die Investitionskosten und die jährlich wiederkehrenden Kosten (z.B. Anpassung des Rollmaterials) wären und ob sich der Bund allenfalls via Agglomerationsprogramm oder FABI STEP beteiligen würde.

ob eventuell weitere kurzfristige Varianten für eine weitere Attraktivitätssteigerung im regionalen S-Bahn-Verkehr in den nächsten Jahren realisiert werden können (beispielsweise weitere Tangentialverbindungen).

Im Landrat des Kantons Basel-Landschaft wird ein gleichlautender Vorstoss eingereicht.

Jörg Vitelli, Franziska Roth, Sasha Mazzotti, René Brigger, Talha Ugur Camlibel, Sandra Bothe, Seyit Erdogan, Lisa Mathys, Daniel Sägesser, Sibylle Benz, Alexander Gröflin, Jean-Luc Perret, Christian von Wartburg, Raphael Fuhrer“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

Seit 2016 ist alleine der Bund für die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) zuständig. Der Aus- und Neubau erfolgt im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP), zu dem die Bundesversammlung jeweils mehrjährige Ausbauschritte (AS) beschliesst.¹ Die Kantone wiederum sind für die Angebotsplanung im Regionalen Personenverkehr zuständig.² Dazu haben sie sich in Planungsregionen zusammengeschlossen. Für den Ausbauschritt 2035 hat die Planungsregion Nordwestschweiz Ende 2014 ein trinational abgestimmtes S-Bahn-Angebotskonzept beim Bund eingereicht. Für Angebotsverbesserungen wurde dabei vor allem auf die Einführung von Durchmesserlinien und neue Verbindungen mit hoher Nachfrage fokussiert.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt teilt die Ansicht der Anzugstellerinnen und Anzugsteller, dass neben der langfristigen Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn auch kurz- bis mittelfristige Verbesserungen mit neuen Angeboten umzusetzen sind. Dies hat er unter anderem im ÖV-Programm 2022 – 2025 aufgezeigt. Allerdings kann eine Weiterentwicklung mit neuen Angeboten

¹ Bis jetzt hat die Bundesversammlung Bundesbeschlüsse zum Ausbauschritt 2025 (am 21. Juni 2013) und 2035 (am 21. Juni 2019) gefasst.

² Artikel 48d Absatz 2 Eisenbahngesetz (EBG) vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101)

nur in Zusammenarbeit mit den S-Bahn-Partnern (Nordwestschweizer Kantone, Land Baden-Württemberg und französische Region Grand Est) erfolgen. Die sieben Bestellerbehörden der trinationalen S-Bahn Basel haben sich dazu in der Plattform *trireno* mit einer eigenen Geschäftsstelle vereint.

Noch vor der Realisierung des Herzstücks Basel sind im Rahmen der STEP AS 2025 und 2035 zahlreiche Angebotsverbesserungen vorgesehen wie der Viertelstundentakt Basel SBB – Liestal auf Dezember 2025, der Halbstundentakt Basel Bad. Bahnhof – Waldshut – Koblenz auf ca. 2028 (nach Abschluss des Ausbaus und der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke), der Viertelstundentakt Basel SBB – Aesch auf 2029, die Neue Bahnanbindung EuroAirport mit zwei neuen grenzüberschreitenden Linien Liestal – Mulhouse und Laufen – EuroAirport auf den Zeithorizont 2030 bis 2035 und der Viertelstundentakt Basel Bad. Bahnhof – Lörrach Hbf auf den Zeithorizont 2035 (siehe auch online unter [Zukünftiges Angebot - Trireno - Trinationale S-Bahn Basel](#)). Ausserdem gehen bis 2030 die neuen S-Bahn-Haltestellen Basel Solitude, Dornach Apfelsee und Basel/Allschwil-Morgartenring in Betrieb. Zudem haben die Besteller der trinationalen S-Bahn die Geschäftsstelle *trireno* beauftragt, weitere Zwischenschritte für Angebotsverbesserungen zu evaluieren, die bereits vor Inbetriebnahme des Herzstückes möglich sind.

Zusätzliche S-Bahn-Linien wie eine direkte Eckverbindung vom Ergolz- und Fricktal zu Basel Bad. Bahnhof, so wie sie die Anzugstellerinnen und Anzugssteller vorschlagen, sind im Angebotskonzept nicht vorgesehen. Auf diesen sogenannten Eckverbindungen wäre die Nachfrage vergleichsweise gering. Dies war auch mit ein Grund dafür, dass der im Anzug genannte Chemie-Pendlerzug Gelterkinden – Basel Bad. Bahnhof bereits nach einem einjährigen Versuchsbetrieb eingestellt wurde. Die Kapazität auf der Verbindungsstrecke vom Rangierbahnhof Muttenz zum Badischen Bahnhof wird inzwischen vom Güterverkehr beansprucht. Um Kapazitäten für zusätzliche Zugverbindungen zu schaffen, bräuchte es wegen zahlreicher betriebstechnischer Gegebenheiten im Raum Muttenz – Gellert-Dreieck Infrastrukturinvestitionen im dreistelligen Millionenbereich. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis für solche Investitionen wäre entsprechend niedrig. Auch die Bedienung der künftigen Haltestelle Solitude durch Zusatz-S-Bahnen von/nach Muttenz – Pratteln ist wegen fehlender Weichenverbindungen und den gegebenen Platzverhältnissen auf der Kleinbasler Seite nicht möglich. Die Realisierbarkeit der im Anzug vorgeschlagenen Weichenverbindungen wird insbesondere stellwerktechnisch als sehr anspruchsvoll und aufwendig eingestuft. Die Voraussetzungen zur Aufnahme der benötigten Infrastrukturen in das STEP des Bundes sind somit nicht gegeben.

Der Regierungsrat sieht daher weder die Möglichkeit noch den Bedarf, solche Eckverbindungen zeitnah zu realisieren. Zusammen mit den anderen Bestellern der trinationalen S-Bahn Basel strebt er die oben dargelegten Entwicklungsschritte zur kurz- bis mittelfristigen Weiterentwicklung des S-Bahn-Angebotes an.

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft hat aus denselben Erwägungen einen gleichlautenden parlamentarischen Vorstoss (Postulat Thomas Noack) am 3. Juni 2021 an den Regierungsrat überwiesen und diesen gleichzeitig, dem Antrag des Regierungsrates folgend, abgeschrieben.

2. Beantwortung der Fragen

In diesem Sinne können die Fragen wie folgt beantwortet werden.

- *wie zur Entlastung des Bahnhofs SBB die Entlastungszüge am Morgen und Abend aus dem Rheintal und dem Ergolztal zum Bad. Bahnhof geführt werden können und wie hoch das Fahrgastpotenzial dieser Verbindungen wäre?*

Wie in Kapitel «1. Ausgangslage» geschildert, erachtet der Regierungsrat Entlastungszüge am Morgen und Abend auf der Eckverbindung zwischen dem Ergolz- bzw. Fricktal und Basel Bad. Bahnhof nicht als zweckmässig. Einer relativ bescheidenen Nachfrage würden sehr hohe

Investitionskosten gegenüberstehen. Zudem wären die Angebote nicht aufwärtskompatibel zum Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel.

- *wie der Regionalexpress, der am Morgen und Abend vom Bad. Bahnhof zum Bahnhof SBB verlängert wird, stattdessen nach Pratteln, ev. Liestal geleitet werden könnte und wie hoch das Fahrgastpotenzial dieser Verbindungen wäre?*

Aufgrund der beschränkten Leistungsfähigkeit und bevorstehender baubedingter Einschränkungen im Bahnhof SBB werden zurzeit nur sechs Zugpaare des Regionalexpresses aus Offenburg von Basel Bad. Bahnhof bis Basel SBB verlängert. Der Kanton Basel-Stadt strebt mittelfristig eine Verdichtung dieses Angebots an. Eine Führung des Regionalexpresses von Freiburg nach Pratteln statt nach Basel SBB entspricht hingegen nicht der Nachfrage, da diese nach Basel SBB deutlich grösser ist. Im Übrigen sprechen dieselben Gründe wie in der Antwort zu Frage 1 gegen eine solche Führung.

- *wie hoch die Investitionskosten und die jährlich wiederkehrenden Kosten (z.B. Anpassung des Rollmaterials) wären und ob sich der Bund allenfalls via Agglomerationsprogramm oder FABI STEP beteiligen würde?*

Der Bund finanziert die gesamte Eisenbahninfrastruktur seit 2016 im Rahmen von FABI aus dem Bahninfrastrukturfonds. Eine Finanzierung aus mehreren Bundesprogrammen wie beispielsweise zusätzlich aus dem Agglomerationsprogramm ist ausgeschlossen. Den letzten AS 2035 beschloss das eidgenössische Parlament im Juni 2019. Mittel für neue Infrastrukturmassnahmen werden erst in einem nächsten AS mit dem Realisierungshorizont 2040 – 2050 gesprochen.³ Da die geforderte Eckverbindung wie dargelegt nur mit zusätzlichen Infrastrukturen umsetzbar wäre, ist schon daher eine kurzfristige Umsetzung ausgeschlossen.

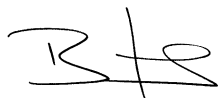
- *ob eventuell weitere kurzfristige Varianten für eine weitere Attraktivitätssteigerung im regionalen S-Bahn-Verkehr in den nächsten Jahren realisiert werden können (beispielsweise weitere Tangentialverbindungen)?*

Zusammen mit den übrigen Bestellern der trinationalen S-Bahn Basel strebt der Regierungsrat alternative, zum Herzstück aufwärtskompatible Entwicklungsschritte zur kurz- bis mittelfristigen Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn Basel an. Diese sind in Kapitel «1. Ausgangslage» beschrieben.

3. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Jürg Vitelli und Konsorten betreffend „kurzfristige Optimierungen im Betrieb der Regio-S-Bahn“ abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

³ Gemäss heutigem Stand ist die Botschaft des Bundesrates zum Ausbauschritt 2040/50 für 2030 vorgesehen.