

Bericht an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Bericht der: Bau- und Planungskommission
vom: 25. September 2009
zur Vorlage Nr.: [2008-349](#)
Titel: **Weiterentwicklung Regio-S-Bahn**
Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Weiterentwicklung Regio-S-Bahn

Vom 25. September 2009

1. Ausgangslage

Mit dieser Vorlage soll der Landrat einen Verpflichtungskredit von CHF 3'100'000 genehmigen, dank welchem die nötigen Studien und Vorprojekte für den Ausbau auf den SBB-Strecken im Kanton Baselland – und teilweise im Kanton Basel-Stadt – vorgenommen, bzw. weitergeführt werden können.

Nach den Massnahmen im Jahr 2005 sind nun weitere Angebots- und Infrastrukturausbauten für die Regio-S-Bahn Basel im Ergolz-, Frick- und Laufental geplant. Zudem sollen weitere Planungsschritte unternommen werden, um schliesslich mittels einer geeigneten Lösung einerseits die Stadt Basel und ihre Quartiere aus Sicht der Region bahntechnisch besser und direkt zu erschliessen und andererseits in Zukunft das zeitraubende Wenden der Züge in den Bahnhöfen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof vermeiden und Durchmesserlinien anbieten zu können.

Das zweite erwähnte und sehr grosse Projekt – bisher unter dem Begriff "Basler Innentunnel Herzstück" bekannt – könnte im besten Fall bis ca. 2023 realisiert werden. Als nächster Schritt muss dazu das notwendige Vorprojekt vorbereitet werden (Stufe B gem. S. 21 der Vorlage). Hierfür will der Kanton Basel-Stadt mit finanzieller Unterstützung durch den Kanton Baselland im Rahmen eines Berichts zuhanden der beiden Kantonsparlamente zuerst Verkehrsfragen, betriebliche und technische Bahnfragen – auch zum Fassungsvermögen der Schieneninfrastruktur von weiteren Bahnverbindungen, den sogenannten Schienenkapazitäten – sowie Fragen zur Stadtentwicklung, Finanzierung und Organisation klären. Anschliessend soll mit diesen Informationen in einer später zu beschliessenden Phase das Vorprojekt gestartet werden, welches die konkret nötigen Massnahmen bezüglich Stadtentwicklung, Bahnlinienführung etc. sichtbar machen soll.

Für Details wird auf die Vorlage selbst verwiesen.

2. Beratung durch die BPK

Die BPK behandelte diese Vorlage nach der Überweisung durch das Büro des Landrats am 22. Januar 2009 ausführlich an ihren Sitzungen vom 19. März, 30. April, 4. Juni, 20. August und 3. September 2009. Ausserdem organisierte sie am 15. Mai 2009 eine gemeinsame Sitzung mit der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

des Grossen Rats des Kantons Basel-Stadt (UVEK BS), welche zur gleichen Zeit eine ähnliche Vorlage mit dem gemeinsamen Thema "Herzstück Regio-S-Bahn" zu beraten hatte.

Unterstützt wurde die BPK in ihrer Beratung durch Regierungsrat Jörg Krähenbühl, Vorsteher der Bau- und Umweltschutzdirektion Baselland (BUD) – an der gemeinsamen Sitzung mit der UVEK BS auch durch Regierungsrat Hans-Peter Wessels, Vorsteher des Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt (BVD) –, Markus Meisinger, Leiter der Abteilung Öffentlicher Verkehr im Amt für Raumplanung (ARP) der BUD, sowie Peter Scheidegger, selbständiger Berater im Bereich ÖV und ehemaliger Direktor von ÖV-Betrieben in der Region Bern-Solothurn.

://: Eintreten auf die Vorlage ist unbestritten.

3. Detailberatung

3.1 Herzstück Regio-S-Bahn Basel

Ursprüngliches Ziel des Projekts war und ist es, die Fahrzeit vom deutschen ins schweizerische Bahnnetz, z.B. von Badisch-Rheinfeldern nach Liestal, mittels Durchmesserlinien entscheidend zu verkürzen. Weiter soll das Umsteigen von Bahn auf Tram und umgekehrt vereinfacht werden. Aus verschiedenen, auch baulichen Gründen wurde von der Regierung die Variante Mitte, allenfalls mit der Ergänzung eines Astes zur Y-Variante (Innenstadt nach Bahnhof St. Johann), empfohlen. Da die vorgesehenen Haltestellen sehr tief im Boden liegen würden, könnte damit ein relativ grosses Einzugsgebiet erfasst werden. Für die BPK steht im Vordergrund, die Stadt Basel und ihre Quartiere als Zentrum der Region mit dem öffentlichen Verkehr für die Arbeitnehmer aus dem Kanton Baselland möglichst rasch und mittels einfacher und günstiger Lösungen besser erreichbar zu machen. Deshalb spricht sie sich wie schon bei den Beratungen zum Kantonalen Richtplan für eine vertiefte Prüfung der Variante Nord aus. Diese sieht im Gegensatz zur von den beiden Kantonsregierungen favorisierten Variante Mitte vor, vom Bahnhof Basel SBB aus – unter Benützung der sogenannten Elsässerbahn – über den Bahnhof Basel / St. Johann und ein noch zu bauendes Verbindungsstück im Norden von Basel den Badischen Bahnhof von Norden her anzufahren.

Die Variante Nord scheint wegen der noch zu schliessenden Lücke im ÖV-System, der einfacheren Bauweise, der

bereits vorhandenen Anschlüsse und der deshalb eventuell kürzeren Bauzeit zumindest prüfenswert zu sein, auch wenn die Reisezeit im Vergleich zur Variante Mitte vermutlich länger sein wird. Insbesondere kann gemäss BPK das Argument, für eine Variante Nord müsse die Elsässerbahn teuer ausgebaut werden, dann nicht als Grund gegen die Variante Nord eingesetzt werden, wenn sich zeigen sollte, dass das Elsässergleis wegen des Bedarfs z.B. für die Schienenanbindung des EAP und für weitere TGV-Verbindungen ohnehin ausgebaut werden müsse. An der gemeinsamen Sitzung der beiden Kommissionen wurde vereinbart, neben den Varianten Herzstück Mitte und Ypsilon auch die Variante Nord so weit zu untersuchen, dass eine plausible Kosten-Nutzen-Betrachtung möglich ist. So soll der darauf aufbauende Variantenentscheid hieb- und stichfest begründet werden können. Entscheidend wird sein, nach dem Variantenentscheid konzentriert mit allen Kräften die beschlossene Variante voran zu treiben.

Für die nötigen Untersuchungen übernimmt Basel-Stadt die Mehrkosten in der Höhe von CHF 50'000. Die Resultate der Zusatzuntersuchungen sollen in Absprache der beiden Kantone bis im Mai 2010 vorliegen.

://: Die BPK beschliesst einstimmig, neu in Ziffer 2 von "Planungsarbeiten zur Verbesserung der Zentrumerschliessung" zu sprechen und eine neue Ziffer 5 einzufügen (siehe abgeänderten Entwurf des LRB).

3.2 Regio-S-Bahn Basel im Ergolzthal und im Fricktal

– 3. Gleis im Ergolzthal

Ein solcher Bau ist theoretisch möglich, aber nach der Rückweisung des Wisenberg-Tunnel-Projekts laufen die Planungen in Richtung eines fortgesetzten Zweispurbetriebs. Auch stellen sich die Fragen, ob für eine vierte stündliche Verbindung bis Gelterkinden, wie sie mit einem 3. Gleis möglich würde, tatsächlich genügend Bedarf vorhanden wäre und ob man einen solchen Bau mit all seinen Konsequenzen für den Raum wirklich planen wolle. Das Thema wurde im Übrigen auch im Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Abschreibung des Postulats [2005/280](#) diskutiert. Während von Einzelnen aus der BPK bestritten wurde, dass man dieses "als erfüllt" abschreiben könne, wurde zum einen von Seiten der Verwaltung davor gewarnt, dem Bund falsche Signale zu senden, nachdem man ihm deutlich gemacht habe, dass der Verkehr anderswo als durchs Ergolzthal geleitet werden solle. Zum andern wurde festgehalten, dass ein Postulat von der Regierung jeweils ein "Prüfen und Berichten" zu den aufgeführten Fragen, aber keine materielle Erfüllung des im Postulats enthaltenen Wunsches verlange. Deshalb sei der Ausdruck "als erfüllt" überflüssig, wenn der entsprechende Bericht erstellt worden sei.

://: Die BPK spricht sich klar für Abschreibung des Postulats [2005/280](#) aus.

– S9

Diese Linie wird bis auf Weiteres in Sissach wenden, da für eine Weiterführung dieser Linie Richtung Basel ein erheblicher Ausbau nötig wäre. Auch lässt sich eine Verlängerung wegen der geringen Auslastung derzeit nicht rechtfertigen.

– Schnellzugshalt in Pratteln

Auch wenn der Bahnhof Pratteln nach dem Umbau zu kurz geraten sei für Schnellzüge, so seien dort wieder Schnellzugshalte einzurichten, weil dies der eigentliche Umsteigepunkt zwischen Ergolz- und Fricktal sei.

3.3 Regio-S-Bahn Basel im Laufental

Die zwei zu vergleichenden Varianten – ein zusätzlicher Schnellzug Delsberg-Laufen-Basel oder Viertelstundentakt der Regio-S-Bahn – verlangen beide bestimmte Ausbauten, aber offenbar an unterschiedlichen Stellen. Der Wechsel vom Schnellzug- zum S-Bahn-Konzept zu einem späteren Zeitpunkt wäre möglich, was umgekehrt aber nicht gilt. Genaue Zahlen zum Nutzen der Schnellzug-Variante – nur auf Kantonsgebiet- und nicht bis Delsberg gerechnet – sind von den SBB nicht erhältlich gewesen.

Die BPK will sich für den ÖV im Baselbiet einsetzen und spricht sich deshalb für den Viertelstundentakt der Regio-S-Bahn Basel im Laufental – und wegen der fahrplan-technischen Zusammenhänge dementsprechend auch im Ergolzthal – aus. Der Wunsch für einen weiteren Schnellzug zwischen Delsberg und Basel sei ja von anderer Seite (Ebene Bund) bereits eingebracht worden, weshalb es legitim sei, sich für die aus regionaler Sicht interessantere Variante einzusetzen. Dies sei auch sinnvoll, weil es durchaus sein könnte, dass am Ende eine Lösung gewählt wird, die beide Varianten ermöglicht. Im Übrigen habe die Regio-S-Bahn Basel zwischen Laufen und Delsberg ja schon heute wegen der aufgehobenen Haltestellen schnellzugsähnlichen Charakter.

://: Die BPK beschliesst einstimmig, eine zusätzliche Ziffer (3 neu, siehe abgeänderten Entwurf des LRB) bezüglich zusätzlicher Züge für die Regio-S-Bahn Basel einzufügen.

3.4 Regio-S-Bahn Basel im Leimental?

Einzelne Kommissionsmitglieder vermissen für die "Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel" ein visionäres Element, wie es z.B. eine Normalspurbahn im Leimental Richtung Altkirch sein könnte. Da dies schon eine ältere Idee sei, die noch ihrer Realisierung harre, solle sie im Sinne einer Idee für die Zukunft im Zusammenhang mit dieser Vorlage nochmals erwähnt werden. Die Antragsteller warnen davor, dieses Projekt mit dem im KRIP geforderten Masterplan Verkehr zu verknüpfen, und fordern, die Idee im Rahmen der kantonalen Verkehrsplanung zu untersuchen.

Diesem Argument wird dahingehend widersprochen, dass bereits Geld gesprochen worden sei für "die Lösung der Verkehrsprobleme im Leimental", welche also auch die Variante S-Bahn zu prüfen habe. Deshalb sei nun kein neuer Auftrag, sondern nur Bezug zu nehmen auf den KRIP mit der Erwartung, auch eine S-Bahn-Linie im Leimental zu untersuchen. Weiter würde ein solches Bauwerk aus Sicht der Kritiker allenfalls auch die Ausbaupläne für die Tramlinie 10 konkurrenzieren, welche schon heute eine gute Zentrumsanbindung biete und gut genutzt sei.

://: Die BPK beschliesst einstimmig, eine neue Ziffer 4 (siehe abgeänderten Entwurf des LRB) einzufügen.

3.5 Finanzierung der Ausbauschritte

Zur Finanzierung der tatsächlichen Bauprojekte können wegen der Grössenordnung heute noch keine konkreten Angaben gemacht werden. Die Studien werden aber entlang eines bestimmten Schlüssels finanziert.

4. Antrag an den Landrat

://: Die BPK empfiehlt dem Landrat einstimmig, die Vorlage 2008/349 gemäss abgeändertem Entwurf des Landratsbeschlusses zu beschliessen.

Laufen, 25. September 2009

Im Namen der Bau- und Planungskommission
Der Präsident: Rolf Richterich

Beilage:

- Abgeänderter Entwurf des Landratsbeschlusses

Landratsbeschluss

über die Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Bericht des Regierungsrats zur Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel wird zur Kenntnis genommen.
2. Für die Studien und Vorprojekte für den Infrastrukturausbau auf den SBB-Strecken Basel - Delémont, Basel - Olten und Basel - Frick sowie die weiteren Planungsarbeiten zur Verbesserung der Zentrumserschliessung wird für die Jahre 2009 bis 2013 ein Verpflichtungskredit von CHF 3'100'000 zulasten des Kontos 2317.364 genehmigt.
3. Die Regio-S-Bahn Basel soll ausgehend vom heutigen Betriebskonzept mindestens um folgende Angebote erweitert werden (jeweils in beide Richtungen):
 - zwei zusätzliche Züge stündlich zwischen Basel und Laufen,
 - zwei zusätzlichen Züge stündlich zwischen Basel und Liestal und
 - ein zusätzlicher Zug stündlich zwischen Liestal und Gelterkinden.
4. Im Rahmen der laufenden Planungen soll eine Vorstudie für eine S-Bahn Leimental mit Anbindung des Birsecks und des Elsass erarbeitet werden.
5. Der Landrat unterstützt den Beschluss des Grossen Rats des Kantons Basel-Stadt, mit dem erweiterten Planungskredit für den Weiterausbau der Regio-S-Bahn Basel auch das Fahrgastpotenzial im Basler Norden zu verifizieren und den Nutzen zu evaluieren. Dabei sollen auch die Schienenkapazitäten und die Fahrplanausgestaltung überprüft werden.
6. Ziffer 2 dieses Beschlusses steht unter dem Vorbehalt, dass die beteiligten Partnerkantone (Basel-Stadt, Aargau, Solothurn und Jura) ebenfalls entsprechende Kreditbeschlüsse fassen.
7. Das Postulat [2001/161](#) von Heinz Aebi vom 7. Juni 2001 betreffend "Ausbau der SBB-Linie Basel - Laufen - Delémont" wird als erfüllt abgeschrieben.
8. Das Postulat [2004/091](#) von Andreas Helfenstein vom 1. April 2004 betreffend "Mehr Zug für das Baselbiet, Angebotsausbau der S-Bahn Basel" wird als erfüllt abgeschrieben.
9. Das Postulat [2005/235](#) von Esther Maag vom 8. September 2005 betreffend "Viertelstundentakt Gelterkinden - Aesch" wird als erfüllt abgeschrieben.
10. Das Postulat [2005/280](#) der SVP-Fraktion vom 27. Oktober 2005 betreffend "Drittes Gleis im Ergolzthal" wird abgeschrieben.
11. Das Postulat [2006/064](#) von Andreas Helfenstein vom 23. Februar 2006 betreffend "Weichen in die Zukunft richten: Entwicklungspotenzial der Regio-S-Bahn nutzen" wird als erfüllt abgeschrieben.
12. Das Postulat [2007/009](#) von Rolf Richterich vom 18. Januar 2007 betreffend "Mehr Zug und Bus im Laufental" wird als erfüllt abgeschrieben.
13. Das Postulat [2007/286](#) von Martin Rüegg vom 15. November 2007 betreffend "S9 bis Basel SBB" wird abgeschrieben.

14. Ziffer 2 dieses Beschlusses unterliegt gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrats

der Präsident:

der Landschreiber: