KANTON solothurn

Regierungsratsbeschluss

vom 1. April 2025

Nr. 2025/537
KR.Nr. A 0252/2024 (BJD)

Auftrag Janine Eggs (Grüne, Dornach): Keine Verzögerungen beim S-Bahn Viertelstundentakt im Birstal
Stellungnahme des Regierungsrates

---

1. Auftragstext

Der Regierungsrat wird damit beauftragt, sich beim Bund und den zuständigen Stellen dafür einzusetzen, dass das Wendegleis Aesch wie geplant bis 2028 realisiert wird und insbesondere, dass ab 2028 im Birstal ein Viertelstundentakt der S-Bahn angeboten wird.

Sollte die zweite Forderung erst später umgesetzt werden können, wird der Regierungsrat damit beauftragt, bereits früher umsetzbare Kompensationsmassnahmen bei der SBB und beim Bund einzufordern. Diese könnten sein:

- Schnellzugshalt Dornach-Arlesheim (vgl. erheblich erklärten A 0235/2022 «Auftrag Janine Eggs (Grüne, Dornach): Perspektive BAHN 2050 umsetzen: Ein Schnellzughalt für Dornach-Arlesheim»)

- Drei statt vier S-Bahn-Züge pro Stunde und Richtung

- Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten

- S-Bahn-Verbindung von Aesch via Dornach und Münchenstein nach Muttenz.

Weiter ist zu prüfen, ob dank dem Doppelspurausbau zwischen Grellingen und Duggingen der Viertelstundentakt bis Laufen weitergezogen werden kann.

2. Begründung (Vorstosstext)

Der Regierungsrat von Basel-Landschaft hat als Antwort auf die I 2024/140 «Interpellation S-Bahn-Angebot im Birstal ab 2025» mitgeteilt, dass sich die Einführung des Viertelstundentaktes zwischen Basel und Aesch verzögern wird. Von der Verzögerung betroffen sind insbesondere auch Solothurner Gemeinden des Dornecks und des Thiersteins. Gemäss dieser neusten Aussage ist der Viertelstundentakt erst nach 2035 vorgesehen - und nicht wie bisher angenommen und vielfach kommuniziert für 2028.

Anscheinend ist aufgrund von Bauarbeiten im Bahnhof SBB für weitere zehn Jahre kein Platz für eine zusätzliche S-Bahn vorhanden. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb dies in der bisherigen Planung nicht als Problem erkannt wurde, warum die baustellenbedingte Kapazitätsreduktion nur zulasten neuer Angebote bzw. des Regionalverkehrs geht - und weshalb einseitig das Birstal belastet wird und nicht auch das Ergolztal die Einschränkungen mitträgt.

Das Birstal mit seinen rund 100'000 Einwohnerinnen und Einwohnern boomt und Bevölkerung und Gewerbe nehmen stetig zu. Unter anderem ist das Wydeneck-Areal in Dornach eines der

grossen Entwicklungsgebiete der Region. Wohnraum für rund 7'000 Einwohner und Einwohnerinnen und 500 Arbeitsplätze entstehen - und der Grossteil soll den öffentlichen Verkehr nutzen, da das Areal mit der Haltestelle Dornach-Apfelsee ideal an den ÖV angebunden wird. Auch weitere Solothurner Gemeinden profitieren von guten ÖV-Verbindungen und der Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Ohne Viertelstundentakt werden die bestehenden ÖV-Angebote sowie das Strassensystem überlastet. Die Einführung des Viertelstundentaktes ist für die Region zentral.

Die Gemeinden des Birstals - die sogenannte Birsstadt - haben ein Mobilitätskonzept verabschiedet, das fest mit der baldigen Einführung des Viertelstundentakts Basel-Aesch rechnet. Der Viertelstundentakt ist auch für die Standortförderung zentral. Die Unternehmen, die sich bereits angesiedelt haben und jene, die sich noch ansiedeln werden, sind auf den Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs angewiesen.

Auch das Laufental und das Thierstein wachsen kontinuierlich, begleitet von einer deutlichen Zunahme der Pendlerströme. Ein Ausbau des Viertelstundentakts bis Laufen würde die Mobilität in der Region spürbar verbessern, den Individualverkehr sinnvoll ergänzen und die regionale Wirtschaft nachhaltig stärken.

Eine Verzögerung bei der Realisierung des S-Bahn-Viertelstundentaktes Basel-Aesch ist nicht akzeptabel. Wenn es den zuständigen Stellen mit der Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs und der Standortförderung ernst ist, setzen sie sich vehement für die rasche Einführung ein.

Falls die Einführung des Viertelstundentaktes im 2028 partout nicht machbar sein sollte, sind Zwischenlösungen umzusetzen. Einige Möglichkeiten sind im Auftrag genannt. Insbesondere sind auch kreative Lösungen zu prüfen: Beispielsweise eine S-Bahn von Aesch via Dornach und das Gütergeleise zwischen Bahnhof Münchenstein und Dreispitz nutzend direkt nach Muttenz; damit würde immerhin eine Teilentlastung für Pendler und Pendlerinnen zwischen Birstal und Ergolztal bestehen.

In den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt wird ein ähnlich lautender Vorstoss eingereicht.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

Der vorliegende Auftrag wurde in Rücksprache mit dem Kanton Baselland und Trireno, dem regionalen Aufgabenträger der trinationalen S-Bahn Basel, erarbeitet. Der Regierungsrat unterstützt die Forderung nach einer möglichst frühzeitigen Einführung des Viertelstundentakts der S-Bahn im Birstal zwischen Basel SBB und Aesch ausdrücklich. Der Kanton hat sich bereits in der Vergangenheit gemeinsam mit dem Kanton Basel-Landschaft und trireno für einen entsprechenden Ausbau eingesetzt, dies sowohl auf politischer als auch fachlicher Ebene.

Der ganztägige S-Bahn-Viertelstundentakt Basel-Aesch wird gemäss Untersuchungen der SBB infolge der umfangreichen Bauarbeiten in Basel SBB voraussichtlich erst nach 2035 eingeführt werden können. Grund dafür sind temporäre, baubedingte Kapazitätsengpässe im und um den Bahnhof Basel SBB wegen umfangreichen Bahnausbauprojekten, namentlich der Perronzugang Margarethen, der Neubau der Margarethenbrücke sowie der notwendige Ausbau der Abstell- und Serviceanlagen der SBB. Diese sind alle nach 2030 vorgesehen. Angesichts dieser erwarteten Kapazitätseinschränkungen wäre das Risiko gemäss SBB gross, dass wegen der zusätzlich im Bahnhof Basel SBB wendenden S-Bahn-Züge selbst kleinere, regelmässig vorkommende Ereignisse spürbare und langanhaltende Auswirkungen auf den Fahrplan aller Züge hätten, beispielsweise Verspätungen und Zugsausfälle.

Das Wendegleis in Aesch geht voraussichtlich Ende 2028 in Betrieb. Es bringt bereits dann betriebliche Flexibilität, beispielsweise für das kurzzeitige Abstellen von Zügen.

Die Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee ist von diesen Überlegungen nicht betroffen. Die Eröffnung ist für Ende 2030 geplant.

Für den Fall, dass der Viertelstundentakt der S-Bahn im Birstal später als 2028 umgesetzt werden könnte, laufen Abklärungen für Kompensationsmassnahmen. Dazu sind folgende Aussagen möglich, wobei es sich um Zwischenresultate handelt:

1. Schnellzugshalt Dornach-Arlesheim: Ein Halt Dornach-Arlesheim wird vom Kanton Solothurn als sinnvoll eingestuft (siehe dazu auch die Antwort des Regierungsrats auf den Auftrag Janine Eggs «Perspektive BAHN 2050 umsetzen: Ein Schnellzugshalt für Dornach-Arlesheim»). Gemäss SBB ist jedoch ein solcher Halt aktuell aufgrund der Fahrplanstabilität und der unzureichenden Wendezeit im Bahnhof Basel SBB nicht umsetzbar. Eine Aussage, ob ein solcher Halt in den langfristigen Angebotskonzepten Aufnahme findet, ist zurzeit nicht möglich. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat die ETH Zürich beauftragt, die geplanten Ausbauprojekte aller Verkehrsträger zu überprüfen und zu priorisieren. Die Planung eines konsolidierten Angebotskonzepts 2035 ist daher noch nicht abgeschlossen. Eine allfällige mittelfristige Umsetzung des Anliegens muss nebst der Machbarkeit auch eine langfristige Stabilität und Aufwärtskompatibilität berücksichtigen.

2. Drei statt vier S-Bahn-Züge pro Stunde und Richtung: Der Kanton Solothurn wird entsprechende Ansätze unterstützen.

3. Viertelstundentakt in den Hauptverkehrszeiten: Der Kanton Solothurn wird entsprechende Ansätze unterstützen.

4. S-Bahn-Verbindung von Aesch via Dornach und Münchenstein nach Muttenz: Aufgrund der Einspurigkeit der Verbindungskurve zwischen Münchenstein und Muttenz, der beidseits niveaugleichen Einfädelung der Einspurstrecke in die doppelspurigen Hauptstrecken, der hohen Streckenauslastung im Raum Muttenz und der für den Güterverkehr freizuhaltenden Kapazität auf dieser Relation, könnte eine solche S-Bahn-Verbindung nur sporadisch und auf sehr unregelmässiger Basis realisiert werden. Der Kanton Solothurn stuft die Entlastungswirkung einer solchen Verbindung als zu wenig gross ein, um Rollmaterial dafür zu binden, das in der Folge für andere Leistungen fehlen würde. Zudem könnte eine solche Tangentialverbindung längerfristig nicht aufrechterhalten werden, da sie nicht kompatibel ist mit dem geplanten, zukünftigen Angebot.

5. Prüfung, ob der Viertelstundentakt dank dem Doppelspurausbau zwischen Grellingen und Duggingen bis Laufen weitergezogen werden kann: Diese Idee ist mit den vorgesehenen Fahrlagen der Züge nicht realisierbar. Eine Verlängerung des S-Bahn-Viertelstundentakts von Aesch bis Laufen setzt einen Doppelspurausbau Chessiloch-Zwingen sowie eine andere Fahrplanstruktur voraus.

Zwischenzeitlich wurde auch abgeklärt, ob der Viertelstundentakt in einer ersten Etappe nur bis Basel Dreispitz anstatt Basel SBB möglich wäre. Dies ist aufgrund der schlanken signaltechnischen Ausrüstung der Haltestelle Dreispitz jedoch nicht möglich. Die Investitionen, um das Wenden von Zügen am Dreispitz zu ermöglichen, bedingen umfassende Stellwerkanpassungen und neue Signale und würden sich auf mehrere Millionen Franken belaufen. Die temporäre Nutzung von wenigen Jahren rechtfertigt eine solche Investition nicht.

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2025 ist geplant, nebst dem Halbstundentakt der S-Bahn weiterhin Zusatzzüge einzusetzen. Diese können zwischen Laufen und Basel (am Morgen), respektive zwischen Basel und Zwingen (am Abend) verkehren, und zwar stündlich (gemäss Ziffer 2.) und nur in der Hauptverkehrszeit (gemäss Ziffer 3.). Diese Züge sind nicht durch die sonst üblichen Trassensicherungsinstrumente (Netznutzungspläne) langfristig garantiert, sondern müssen jeweils jährlich neu beantragt werden. Ein Teil der Reisenden, welche heute die S3 oder die Entlastungszüge von und nach Laufen nutzen, wird künftig die neu zur halben Stunde verkehrenden zusätzlichen Fernverkehrszüge zwischen Basel SBB, Laufen und Delsberg nutzen.

Die detaillierte Bauphasenplanung der nach 2030 anstehenden Ausbauprojekte wird zeigen, wann und wo welche Einschränkungen für den Bahnbetrieb rund um Basel SBB in Kauf genommen werden müssen. Auf dieser Basis werden die Kantone mit Nachdruck zusammen mit der SBB prüfen, ob und wie mit der jeweils verfügbaren Kapazität zusätzliche S-Bahn-Züge, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten, gefahren werden können. Dies so lange der Viertelstundentakt Aesch-Basel SBB noch nicht dauerhaft eingeführt werden kann.

4. Antrag des Regierungsrates

Erheblicherklärung mit geändertem Wortlaut:

Der Regierungsrat wird beauftragt, sich für eine möglichst rasche Realisierung des Wendegleises Aesch und die Umsetzung des Viertelstundentakts der S-Bahn zwischen Basel SBB und Aesch einzusetzen im Wissen darum, dass die Kapazität des Schienennetzes wegen Baustellen im Bahnhof Basel SBB beschränkt ist.

Andreas Eng
Staatsschreiber

Vorberatende Kommission

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

Verteiler

Bau- und Justizdepartement (bk)
Amt für Verkehr und Tiefbau (scd, kel) (2)
Aktuariat UMBAWIKO
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat