



An den Grossen Rat

18.5002.02

BVD/P185002

Basel, 31. Januar 2018

Regierungsratsbeschluss vom 30. Januar 2018

## Interpellation Nr. 154 von Heinrich Ueberwasser betreffend "fährt auch künftig jede S-Bahn von Riehen direkt und umsteigefrei nach Basel SBB und zurück ?"

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 10. Januar 2018):

„Fährt auch künftig jede S-Bahn von Riehen direkt und umsteigefrei nach Basel SBB und zurück? Teilt die Basler Regierung die Überlegungen des Landratsamts Lörrach, dass einzelne oder alle S-Bahnen aus Lörrach künftig im Badischen Bahnhof enden könnten?

Die Zeitung "Der Sonntag" (Dreiland-Ausgabe) vom 31. Dezember 2017 berichtet von einem "Jahrespressegespräch" des Landratsamts Lörrach. Darin heisst es u.a.:

" ... In dieser Woche wurde dann noch bekannt, dass die Verlegung der L 138 für den Neubau des Zentralklinikums auf 2019 vorgezogen werden muss. So wird der Haushalt schon früher mit den hierfür vorgesehenen zwei Millionen Euro belastet, Mehrkosten sollen wegen des veränderten Zeitplans jedoch nicht entstehen. Auf den Nahverkehr könnte sich nicht nur der geplante Neubau schon früher auswirken: Im Idealfall werden Pendler und alle anderen, die mit der Garten- (S5) oder Wiesentalbahn (S6) fahren, nicht nur zwischen Brombach/ Hauingen und Steinen am neuen Halt „Zentralklinikum“ zusteigen können, sondern auch zwischen Steinen und Maulburg sowie zwischen Riehen und Stetten (der Bahnhof würde dann "Zollweg" heissen) - diese drei zusätzlichen Haltepunkte werden geprüft. Nachdem zum Fahrplanwechsel in diesem Monat bereits die Haltestelle "Schlattholz" hinzukam, wird sich der Takt mit weiteren Halten ändern müssen. Angedacht sind vier (statt bisher meist zwei) Fahrten pro Stunde, sagt Nina Gregotsch, stellvertretende Leiterin des Dezernats Mobilität, Umwelt und Strukturpolitik. Eine Endhaltestelle wäre jeweils der Badische Bahnhof in Basel, die andere - je nach Tageszeit - Steinen, Schopfheim oder Zell."

Treffen diese Äusserungen des Landratsamts Lörrach zu, dann würde deren Umsetzung bedeuten, dass künftig nicht mehr jede S-Bahn-Zugverbindung der heutigen S6 die Strecke zwischen Lörrach, Riehen, Basel Badischer Bahnhof und Basel SBB direkt und umsteigefrei bedienen würde.

Ich frage deshalb die Regierung des Kantons Basel-Stadt:

1. Ist sichergestellt, dass auch künftig jede S-Bahn-Zugsverbindung der heutigen S6 die Strecke Basel SBB Basel Badischer Bahnhof – Riehen - Lörrach (und in umgekehrter Richtung) direkt und umsteigefrei bedient?
2. Wo, wie und mit wem ist das sichergestellt oder wäre dies sicherzustellen?
3. Was weiss die Regierung von den genannten Überlegungen des Landratsamts Lörrach und wieweit und wann wurden der Bund, der Kanton Basel-Stadt und die Gemeinde Riehen in solche Überlegungen einbezogen und wieweit teilt sie diese Überlegungen?
4. Was ändert sich mit den geplanten zusätzlichen Haltestellen, nicht zuletzt der in der Bevölkerung von Riehen auf Skepsis stossende Haltestelle Riehen/Lörrach-Zollweg?
5. Was ändert sich mit (und ohne) Realisierung des "Herzstücks"?
6. Wieweit wurden Investitionen in die S-Bahn-Verbindung von Basel-Stadt und Riehen, evtl. vom Bund von der Realisierung und Aufrechterhaltung der in Frage 1 genannten Verbindung abhängig gemacht (insbesondere bei Investitionen in den Basler Bahnhöfen, in Investitionen im Bahnhof Riehen, beim Neubau des Bahnhof Riehen-Niederholz)?
7. Würden die Lörracher Überlegungen dazu führen, dass Riehen zwar die Nachteile eines 15-Minuten-Taktes hätte (z.B. Schrankenschliesszeiten, evtl. sogar Lärmschutzwände im Dorf?) aber z.B. nur noch zwei oder gar keine Direktverbindungen pro Stunde nach Basel SBB, evtl. zugunsten der Nahverkehrszüge aus Richtung Freiburg.“

Ich danke dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt für die Beantwortung der Fragen. Ich lege Wert darauf, dass eine direkte Anbindung des Wiesentals mit Lörrach und Riehen an den Bahnhof Basel SBB im Interesse der ganzen Region ist. Sie dient nicht zuletzt auch den vielen Grenzgängerinnen und Grenzgängern.

Heinrich Ueberwasser

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

## 1. Zu den einzelnen Fragen

1. *Ist sichergestellt, dass auch künftig jede S-Bahn-Zugsverbindung der heutigen S6 die Strecke Basel SBB – Basel Badischer Bahnhof – Riehen – Lörrach (und in umgekehrter Richtung) direkt und umsteigefrei bedient?*
2. *Wo, wie und mit wem ist das sichergestellt oder wäre dies sicherzustellen?*

Das Zielkonzept 2030 für die trinationale S-Bahn sieht vor, dass in Zukunft sämtliche S-Bahn-Züge aus dem Wiesental bis Basel SBB und weiter auf den Nordwestschweizer Linienästen (Ergolz- und Fricktal) verkehren. Dieses Angebotskonzept haben die sieben für den Regionalverkehr zuständigen Bestellbehörden<sup>1</sup> im Zusammenhang mit dem Ausbauschnitt (AS) 2030 des Strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP) gemeinsam entwickelt, verabschiedet und Ende 2014 dem Bund vorgelegt. Das Zielkonzept ist nach wie vor gültig.

Für die Umsetzung des Zielkonzepts ist vielerorts ein Ausbau der Infrastruktur notwendig. Im Zentrum steht dabei das Herzstück. Auch auf den Zulaufstrecken sind Massnahmen notwendig. Der Bund, der auf Schweizer Seite heute für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur zuständig ist, hat Massnahmen für vier Züge pro Stunde und Richtung zwischen Basel und Lörrach als «1. Dringlichkeit» für den nächsten Bahnausbau 2030/35 eingestellt. Den Entwurf einer Botschaft an das Bundesparlament zum Ausbauschnitt 2030/35 hat er Ende September 2017 veröffentlicht und in die Vernehmlassung gegeben.

Wegen unterschiedlich langer Bauzeiten und verschiedener Zeithorizonte bezüglich Finanzierung lassen sich nicht alle geplanten Infrastrukturvorhaben gleichzeitig realisieren. Bis zur vollständigen Umsetzung des von der Region geplanten Zielangebots wird es deshalb Übergangsphasen mit entsprechenden Zwischenzuständen geben. Gewisse Angebotsverbesserungen werden bereits vor 2030 möglich sein, andere wiederum später. Insbesondere wäre eine Taktverdichtung zwischen Lörrach und Basel Badischer Bahnhof früher umsetzbar. Die bereits heute halbstündlich bis Basel SBB verkehrenden S-Bahnverbindungen aus dem Wiesental bilden dabei unverändert das Rückgrat des Angebots.

3. *Was weiss die Regierung von den genannten Überlegungen des Landratsamts Lörrach und wieweit und wann wurden der Bund, der Kanton Basel-Stadt und die Gemeinde Riehen in solche Überlegungen einbezogen und wieweit teilt sie diese Überlegungen?*

Das Bau- und Verkehrsdepartement und der für die Angebotsplanung der trinationalen S-Bahn federführende Fachbereich S-Bahn beim Verein AggloBasel (seit 1.1.2018 fungiert der Fachbereich S-Bahn unter dem Markennamen «trireno») arbeiten eng mit dem Landkreis Lörrach zusammen. Über die genannten Planungen hat das Landratsamt vor gut einem Jahr erstmals alle involvierten Kreise informiert. Das Angebots-Zielkonzept für die trinationale S-Bahn hat der Verein AggloBasel im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 3. Generation in verschiedenen Mitwirkungsveranstaltungen unter Beteiligung sämtlicher Gemeinden vorgestellt.

<sup>1</sup> Die Kantone AG, BL, BS, JU und SO, das Land Baden-Württemberg und die (damalige) Région Alsace (heute Région Grand Est)

4. *Was ändert sich mit den geplanten zusätzlichen Haltestellen, nicht zuletzt der in der Bevölkerung von Riehen auf Skepsis stossende Haltestelle Riehen/Lörrach-Zollweg?*

Zurzeit prüft der Bund noch, welche neuen S-Bahn-Haltestellen in den STEP AS 2030/35 aufgenommen werden sollen. Im gegenwärtigen Entwurf der Botschaft fehlen noch jegliche Aussagen zu neuen Haltestellen. Aus diesem Grund lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nichts über neue S-Bahn-Haltestellen sagen.

5. *Was ändert sich mit (und ohne) Realisierung des „Herzstücks“?*

Das Herzstück ist Voraussetzung für eine leistungsfähige, effiziente S-Bahn mit 1/4-Stunden-Takt im Kern der Agglomeration und mit Durchbindungen quer durch die Agglomeration. Es schafft die erforderlichen Kapazitäten und die heute fehlenden Verbindungselemente bei der Infrastruktur. Ohne Herzstück bleibt die trinationale S-Bahn Basel fragmentiert und wird sich nicht mit modernen S-Bahn-Systemen, wie sie andere Metropolitanregionen kennen, vergleichen lassen.

6. *Wieweit wurden Investitionen in die S-Bahn-Verbindung von Basel-Stadt und Riehen, evtl. vom Bund von der Realisierung und Aufrechterhaltung der in Frage 1 genannten Verbindung abhängig gemacht (insbesondere bei Investitionen in den Basler Bahnhöfen, in Investitionen im Bahnhof Riehen, beim Neubau des Bahnhofs Riehen-Niederholz)?*

7. *Würden die Lörracher Überlegungen dazu führen, dass Riehen zwar die Nachteile eines 15-Minuten-Taktes hätte (z.B. Schrankenschliesszeiten, evtl. sogar Lärmschutzwände im Dorf?) aber z.B. nur noch zwei oder gar keine Direktverbindungen pro Stunde nach Basel SBB, evtl. zugunsten der Nahverkehrszüge aus Richtung Freiburg.*

Die heutigen Direktverbindungen der S6 im 30-Min. Takt zwischen Wiesental – Bad. Bahnhof – Bahnhof Basel SBB bleiben in jedem Fall erhalten. Das Angebots-Zielkonzept für die trinationale S-Bahn Basel sieht, wie in den Antworten zu Fragen 1 und 2 ausgeführt, vor, dass sämtliche S-Bahn-Verbindungen vom Wiesental via Badischer Bahnhof und Herzstück bis Basel SBB und weiter in die Nordwestschweiz durchgebunden werden. Der Regierungsrat setzt sich zusammen mit seinen S-Bahn-Partnern beim Bund für eine vollständige Umsetzung des Konzepts ein.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin