



An den Grossen Rat

19.5232.02

BVD/P195232

Basel, 4. September 2019

Regierungsratsbeschluss vom 3. September 2019

## Interpellation Nr. 57 Franziska Roth betreffend „Ausbau des Angebots auf der S-Bahnlinie 6“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 5. Juni 2019)

„Die Passagierzahlen auf der S-Bahnlinie 6 nehmen seit Jahren zu. In den Stosszeiten stösst das heutige Angebot im Halbstundentakt an seine Kapazitätsgrenzen. Ein Angebotsausbau (Viertelstundentakt) drängt sich auf.

Die Unterzeichnende bittet in diesem Zusammenhang den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Bis wann kann zum heutigen Zeitpunkt mit der Einführung eines Viertelstundentakts (in den Stosszeiten) auf der S-Bahnlinie 6 gerechnet werden?
2. Welche baulichen und organisatorischen Voraussetzungen müssen für die genannte Angebotserhöhung noch erfüllt werden (zusätzliche Kreuzungsstellen, Doppelspurabschnitte, kürzere Schrankenschliesszeiten etc.)?
3. Welche finanziellen Mittel müssen dafür von wem zur Verfügung gestellt werden, resp. welche Mittel wurden dafür bereits von welcher Seite in Aussicht gestellt?
4. Lässt sich eine Taktverdichtung ev. zu einem früheren Zeitpunkt im Abschnitt Lörrach - Basel Bad. Bahnhof, resp. Basel SBB realisieren?
5. Lässt sich mit bescheideneren (baulichen) Massnahmen eine hinkende Taktverdichtung realisieren?
6. Auf welchem Abschnitt der S-Bahnlinie 6 könnten heute schon ohne bauliche Massnahmen Doppelstockzüge verkehren?
7. Ist der Regierungsrat bereit, zusammen mit den anderen Kommunen entlang der S-Bahnlinie 6 bei den zuständigen Stellen vorstellig zu werden, damit die Schrankenschliessungszeiten bei der Durchfahrt einer S-Bahnkomposition verkürzt werden können?

Franziska Roth“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

### 1. Allgemeines

Der Regierungsrat geht mit der Interpellantin einig, dass die Anzahl Reisende auf der S-Bahnlinie 6 (S6) in den vergangenen Jahren stetig zugenommen hat und dass insbesondere während der Hauptverkehrszeiten gewisse Züge an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Deshalb setzt er sich für

eine Verdichtung des heutigen Fahrplanangebots auf der S6 ein. Zuständig für die Planung und Bestellung des Angebots ist das Bundesland Baden-Württemberg.

Eine Fahrplanverdichtung zwischen Basel Badischer Bahnhof und Lörrach Hauptbahnhof ist als mittelfristige Massnahme im Angebotskonzept der trinationalen S-Bahn vorgesehen. Dafür sind Infrastrukturmassnahmen erforderlich. Seit 2016 ist auf Schweizer Seite der Bund für den Bau und die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur zuständig. Im Rahmen des Ausbaus zum Strategischen Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (STEP AS 2035) hat er unter dem Titel „Bundesbeitrag zur Finanzierung von grenzüberschreitenden Massnahmen“ Mittel für Infrastrukturmassnahmen zur Fahrplanverdichtung zwischen Basel Bad. Bf. und Lörrach Hbf eingestellt<sup>1</sup>. Die eidgenössischen Räte haben die Bundesbeschlüsse zum STEP AS 2035 am 21. Juni 2019 nahezu einstimmig verabschiedet.

## 2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Bis wann kann zum heutigen Zeitpunkt mit der Einführung eines Viertelstundentakts (in den Stosszeiten) auf der S-Bahnlinie 6 gerechnet werden?*
2. *Welche baulichen und organisatorischen Voraussetzungen müssen für die genannte Angebotserhöhung noch erfüllt werden (zusätzliche Kreuzungsstellen, Doppelspurabschnitte, kürzere Schrankenschliesszeiten etc.)?*
4. *Lässt sich eine Taktverdichtung ev. zu einem früheren Zeitpunkt im Abschnitt Lörrach - Basel Bad. Bahnhof, resp. Basel SBB realisieren?*

Die DB Netz AG evaluiert gegenwärtig im Auftrag des Landkreises Lörrach bzw. dessen Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 sowie des Bundesamts für Verkehr (BAV) auf der Wiesentalbahn eine Taktverdichtung unter Berücksichtigung der Fahrplanstabilität und gleichzeitig auch die Möglichkeit von neuen Haltestellen. Dabei zeigt sich, dass für die gewünschte Taktverdichtung bauliche Massnahmen beidseits der Grenze notwendig sind.

Eine Fahrplanverdichtung der S6 auch auf der Verbindungsbahn Basel Bad. Bf. – Basel SBB ist wegen der beschränkten Kapazität im Ostkopf des Bahnhofs SBB mittelfristig nicht vorgesehen, sondern erst auf den Zeithorizont nach Realisierung des Herzstücks S-Bahn Basel.

3. *Welche finanziellen Mittel müssen dafür von wem zur Verfügung gestellt werden, resp. welche Mittel wurden dafür bereits von welcher Seite in Aussicht gestellt?*

Für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur auf Schweizer Seite ist grundsätzlich der Bund zuständig. Bis jetzt hat er im Rahmen des Bundesbeschlusses zum STEP AS 2035 insgesamt 200 Mio. Franken gesprochen zur Mitfinanzierung derjenigen Infrastrukturprojekte im Raum Basel, die dem grenzüberschreitenden Verkehr dienen. Dazu gehören auch die Massnahmen zur Taktverdichtung zwischen Basel Bad Bf. und Lörrach Hbf. Dieser Beschluss wird Grundlage für Verhandlungen mit den Partnern auf deutscher Seite sein. Was den Betrieb der S6 auf dem erwähnten Abschnitt betrifft, wird für die Abgeltung der zu erwartenden ungedeckten Kosten ein Teiler zwischen den Bestellbehörden, dem Land Baden-Württemberg, dem Kanton Basel-Stadt und dem Bund auszuhandeln sein.

---

<sup>1</sup> Unter den Bundesbeitrag zur Finanzierung von grenzüberschreitenden Massnahmen fallen auch die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke und die neue Bahnanbindung EuroAirport.

5. *Lässt sich mit bescheideneren (baulichen) Massnahmen eine hinkende Taktverdichtung realisieren?*

Bei den erwähnten Evaluationen werden sowohl ein «hinkender» 10/20-Minuten-Takt als auch ein reiner 15' Takt (je mit vier Zügen pro Stunde und Richtung) untersucht. Weil der überwiegende Teil der Wiesentalbahn einspurig ist, sind in beiden Varianten bauliche Massnahmen auf dem Streckenabschnitt Basel Bad. Bf. – Lörrach Stetten notwendig. Ausserdem werden die Auswirkungen der beiden Varianten auf die Betriebsqualität (Pünktlichkeit) sowie die Anschlüsse auf weitere Züge geprüft.

6. *Auf welchem Abschnitt der S-Bahnlinie 6 könnten heute schon ohne bauliche Massnahmen Doppelstockzüge verkehren?*

Der Einsatz von Doppelstockzügen auf dem heutigen Halbstundentakt der S6 ist ohne Infrastrukturausbau nicht möglich. Grund dafür sind die längeren Zeiten für den Fahrgastwechsel an den Haltestellen und die damit verbundene Reduktion der Reisegeschwindigkeit. Damit könnten die Züge nicht mehr nach der heutigen Fahrplanstruktur verkehren und würden sich neu an anderen Punkten begegnen, die teilweise in den heutigen Einspurabschnitten zu liegen kämen. Deshalb sind auch künftig keine Doppelstockzüge für die Wiesentalbahn vorgesehen. Mit einer Verdichtung des Fahrplans zu einem Viertelstundentakt lässt sich auch mit «normalen» einstöckigen Triebfahrzeugen das Sitzplatzangebot signifikant erhöhen und die Attraktivität des Angebots steigern.

7. *Ist der Regierungsrat bereit, zusammen mit den anderen Kommunen entlang der S-Bahnlinie 6 bei den zuständigen Stellen vorstellig zu werden, damit die Schrankenschliessungszeiten bei der Durchfahrt einer S-Bahnkomposition verkürzt werden können?*

Eine Angebotsverdichtung auf der S6 dürfte je nach Taktintervall und Ausbau der Infrastruktur unterschiedlich lange Schliesszeiten der Barrieren in Riehen und in Lörrach zur Folge haben. Insbesondere auf doppelspurigen Abschnitten, auf denen sich die Züge der beiden Fahrrichtungen begegnen können, steigt die Schrankenschliesszeit nicht in gleichem Masse wie die Angebotsverdichtung. Die zuständigen kantonalen und kommunalen Fachstellen setzen sich gleichwohl dezidiert bei der DB Netz AG und dem BAV dafür ein, dass die Wartezeiten vor den geschlossenen Barrieren auf ein Minimum beschränkt werden.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin