

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 Perronerschliessung 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 Ergolztal 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 Ergolztal 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