

Die lange Fahrt zum Viertelstundentakt

Weil die Mittel so knapp sind wie Schienenkapazitäten, wird der Ausbau der Regio-S-Bahn längere Zeit benötigen

MARTIN MATTER

540 Millionen wollen sich die Nordwestschweizer Kantone und die SBB den massiven Ausbau des Regionalverkehrs kosten lassen. Doch es geht nur schrittweise. Und gemächlich. Ohne zusätzliche Mittel aus Bern lässt sich auch der Regionalverkehr nicht verbessern.

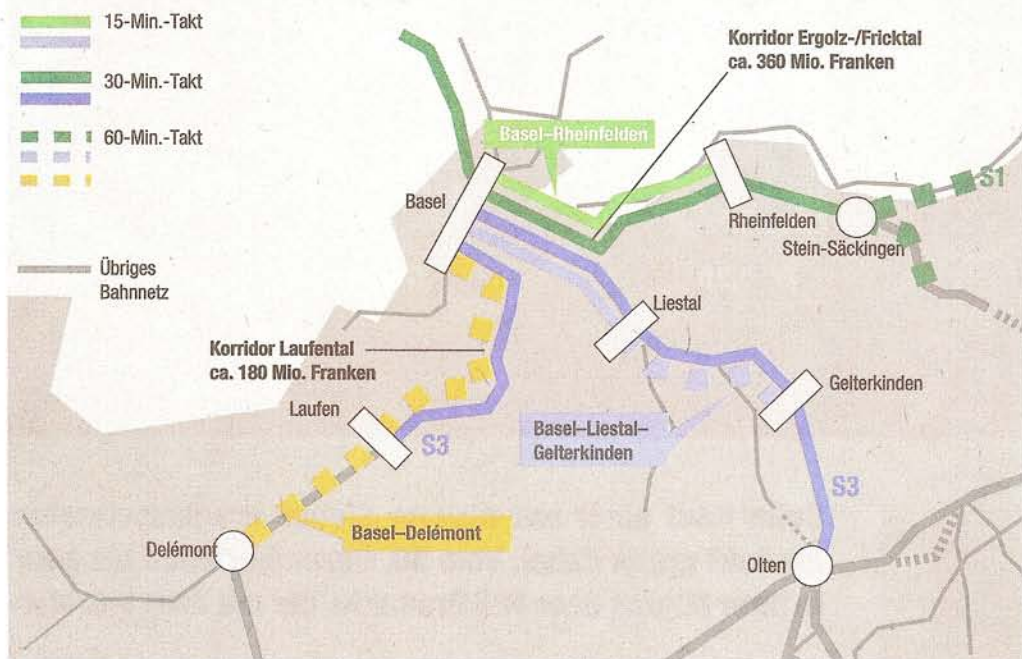
Wie es mittelfristig weitergehen soll mit dem Regionalverkehr, hörte die Öffentlichkeit erstmals im Oktober 2007: Etwa 360 Millionen würden die Bauten kosten, die dereinst einen durchgehenden Viertelstundentakt Basel-Liestal wie auch Basel-Rheinfelden ermöglichen und auch im Laufental spürbare Verbesserungen bringen sollen. Das Angenehme daran: Es handelt sich nicht nur um regionale Sonderwünsche, sondern diese Bauten sind weitgehend als «Erweiterungsoption Basel-Ost» im gesamtschweizerischen Bericht zur Bahnzukunft (ZEB) enthalten, den der Nationalrat soeben genehmigt hat. Es versteht sich deshalb von selbst, dass die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs eng auf die ZEB-Arbeiten und die langfristigen Perspektiven im Fern- und Güterverkehr abgestimmt werden muss.

«Enthalten» im ZEB heisst hier aber keineswegs «finanziert»: Neue Gelder für die Erweiterungsoptionen müssen zusammen mit dem Wisenberg und anderen Grossprojekten im Rahmen der neuen, nunmehr «Bahn 2030» genannten Botschaft, erst noch geprüft werden. Aus dem Topf des Agglomerationsprogramms hat der Bundesrat kurz vor Jahreschluss Beiträge von rund 96 Millionen Franken angekündigt (Phase 2015–2018).

KONZEPTE. Die beiden Basel, Aargau, Solothurn und Jura haben sich mit den SBB zusammengesetzt, um Entscheidungsgrundlagen für das Angebot im Regionalverkehr zu entwickeln und den Bedarf an Bauten zu klären. Die Resultate liegen nun vor.

In den einzelnen Bahnkorridoren wurden Angebotsvarianten

ANGEBOTE UND KOSTEN DES REGIONALVERKEHRS BIS 2030



Für übermorgen. Der geplante Viertelstundentakt Basel-Liestal und Basel-Rheinfelden kostet etwa 540 Millionen und wird kaum vor 2030 zu haben sein. Grafik Rebecca Heeb, BaZ/Quelle: SBB

entwickelt und bewertet. Zu schaffen macht vor allem der Güterverkehr Nord-Süd: Die Entwicklungen beeinflussen die Angebote im Ergolz- und Fricktal «massgeblich», heisst es im Bericht. Viele Faktoren sind heute noch nicht vollumfänglich bekannt.

Die Ziele bis 2030 bestehen nun für den Region aus folgenden Konzepten:

- > durchgehender Viertelstundentakt Basel-Rheinfelden
- > durchgehender Viertelstundentakt Basel-Liestal
- > zusätzliche Züge und Halte im Laufental.

FRICKTAL. Alles weist darauf hin, dass der durchgehende Viertelstundentakt Basel-Rheinfelden nicht ohne grosse Infrastrukturausbauten zu haben ist. Zudem ist bis heute unklar, ob diese Ausbauten auch während der Stosszeiten genügen.

Wegen dieser Unsicherheiten musste für das Fricktal ein Zwischenschritt entwickelt werden. Als Übergangslösung sollen die Halte der halbstündlichen InterRegiozüge Basel-Brugg-Baden-Zü-

rich in Rheinfelden, Stein-Säckingen und Frick, wie sie bereits im Rahmen des ZEB-Fernverkehrskonzepts eingeplant sind, mit zusätzlichen Halten in Möhlin ergänzt werden. So könne dank einer Kombination von Fern- und Regionalverkehrsangeboten für die wichtigsten Haltepunkte im Fricktal «ein gutes Gesamtangebot mit vier Verbindungen pro Stunde von und nach Basel umgesetzt werden», heisst es im Bericht.

NEUE ZÜGE. Aber: Die heutigen Schnellzüge beschleunigen im Gegensatz zum «Flirt» nicht stark genug, um die Zusatzhalte in derselben Zeit wie vorher zu bewältigen. Es braucht deshalb neues Rollmaterial für den Fernverkehr. Gemäss SBB-Sprecher Daniele Pallechi wird diese «Option» derzeit im Detail geprüft. Zeithorizont für die Einführung: 2014 bis 2020. Genaueres lasse sich noch nicht sagen.

ERGOLZTAL. Auch auf der Strecke Basel-Liestal-Olten beeinflusst der Fern- und Güterverkehr das Angebot der Regio-S-Bahn stark. Die meisten Ideen mussten nach

vertieften Abklärungen verworfen werden: Sie hätten entweder den Wisenbergtunnel erfordert oder den Bau eines dritten durchgehenden Gleises zwischen Liestal und Gelterkinden ausgelöst. Trotzdem soll – vorerst ohne Wisenbergtunnel – der Viertelstundentakt angeboten werden. Zwischen Liestal und Gelterkinden kann eine dritte S-Bahn-Verbindung pro Stunde angeboten werden, die aus dem Viertelstundentakt weitergeführt wird. «Wir können auch mit weniger starkem Infrastrukturausbau als dem dritten Gleis grossen Nutzen bewirken», sagt Markus Meisinger, Leiter Öffentlicher Verkehr im Kanton Baselland.

LAUFENTAL. Im Laufental standen zusätzlich zum ICN Westschweiz–Biel–Basel zwei unterschiedliche Stossrichtungen zur Auswahl: Einerseits der Viertelstundentakt Basel–Laufen, andererseits ein zusätzlicher Schnellzug zwischen Basel und Delémont mit Halten nur in Laufen und Dornach. Der zweite Ansatz fand in den Bundesplänen bereits Eingang als Erweiterungsoption. Auf dieses Konzept haben sich die SBB und die Nordwestschweizer Kantone geeinigt, nicht zuletzt mit Blick auf die «Aufwärtskompatibilität» zu den ZEB-

Fernverkehrsplanungen. «Aber auch ein einziger zusätzlicher Schnellzug ist nicht ohne Infrastrukturausbau zu haben», betont Meisinger. «Das ist nun einmal das Problem bei Einspurstrecken.»

Ein weiteres ehrgeiziges Ziel besteht darin, Delémont zu einem voll ausgebauten Knoten zu machen mit halbstündlichen Anschlüssen von und nach Biel, Basel und Pruntrut.

DIE BAUTEN. Die SBB haben die Ziele für die Zeit bis 2030 geprüft und schätzen die Kosten für den Ausbau in den drei Strecken grob auf 540 Millionen. Zwischen Basel und Pratteln wird der Verkehr entflochten: Einerseits durch zusätzliche, separate Geleisetrassen von Basel nach Muttenz (150 Millionen) und zudem durch eine Überwerfung im Raum Pratteln, deren exakter Ort noch nicht feststeht (150 Mio.). Diese Bauwerke dienen sowohl dem Verkehr ins Fricktal als auch ins Ergolzthal; auch der Fern- und der Güterverkehr profitieren von den Ausbauten.

Kantone und SBB bekräftigen deshalb, dass die Bauten für den Viertelstundentakt bis Liestal und Rheinfeldern unbedingt nötig seien, und zwar auch dann, wenn später der Wisenbergtunnel ge-

baut werde. Weiter sind je ein Wendegleis in Liestal (50 Mio.) und in Gelterkinden (10 Mio.) erforderlich, da die Regio-S-Bahn in beiden Bahnhöfen neu mit jeweils einem Zug pro Stunde wenden wird.

Der zusätzliche Schnellzug im Laufental benötigt für die Kreuzungsmöglichkeiten den Doppelspurausbau Zwingen–Grellingen (100 Mio.) und den partiellen Doppelspurausbau Bärschwil–Laufen (60 Mio.). Weiter soll die Zugfolgezeit Laufen–Basel auf zwei Minuten verkürzt werden (10 Mio.), und in Basel SBB sind neue Weichen nötig (10 Mio.).

NÄCHSTE SCHRITTE. Nach weiteren Arbeiten sollen ab 2010 konkrete Vorprojekte für die Infrastrukturausbauten erarbeitet werden; die Kantone und die SBB teilen sich die Planungskosten von 5,5 Millionen. Ab 2016 sollen die Angebote konkretisiert werden. Dabei geht es auch um die Frage, auf welchen Linien es schon vor der Umsetzung der Zielkonzepte für 2030 zu Kapazitätsengpässen in den Zügen kommen dürfte. Dann wird man sehen müssen, wie die Situation unter den dannzumaligen Bedingungen verbessert werden kann.