



Positionspapier zur trinationalen S-Bahn Basel

14. September 2016

1. Ausgangslage, Ziele und Beteiligte

Die Umsetzung einer grenzüberschreitenden, trinationalen S-Bahn Basel ist seit mehreren Jahren Gegenstand von Planungen auf verschiedenen Ebenen. Mit Inkrafttreten des Bundesgesetzes über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) ist seit Januar 2016 der Bund gesamtschweizerisch für diese Aufgabe zuständig. Die Angebotsplanung des Regionalverkehrs ist hingegen weiterhin in der Kompetenz der Kantone. Um dem grenzüberschreitenden Charakter der trinationalen S-Bahn gerecht zu werden, haben als regionale Akteure die 5 betroffenen Kantone (AG, BL, BS, JU, SO) zusammen mit den benachbarten Bestellbehörden im Ausland (Land Baden-Württemberg und Région Alsace Champagne-Ardenne Lorraine) unter dem Namen „trireno“ eine gemeinsame Plattform für die Planung der trinationalen S-Bahn Basel geschaffen. Nicht zuletzt sollen sich dadurch auch Synergien durch das koordinierte Vorgehen bei der Bestellung des Bahnangebotes ergeben. Die Betreuung der Plattform wird von der Geschäftsstelle Agglo Basel wahrgenommen.

Diese regionalen Akteure haben im Jahr 2014 ein gemeinsames Konzept für das Regionalverkehrsangebot im Raum der trinationalen S-Bahn für den Horizont 2030 erarbeitet, welches die Kantone der Planungsregion Nordwestschweiz anschliessend beim Bund eingereicht haben. Dieses Konzept stellt nun die Basis für die Angebotsziele des Regionalverkehrs zum STEP Ausbauschnitt 2030 gemäss FABI dar.

Kern des Konzeptes ist der Ausbau der heute getrennten Regionalverkehrslinien von und nach Basel zu einem eigenständigen S-Bahn-System, das mittels Durchmesserlinien die sieben Äste in der Schweiz, Frankreich und Deutschland miteinander verbindet und zudem Taktverdichtungen ermöglicht.

Ziel ist es, dass die dafür benötigten Infrastrukturmassnahmen im STEP Ausbauschnitt 2030 des Bundes zur Umsetzung aufgenommen und damit finanziert werden. Aufgrund begrenzter Ressourcen im Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes, aus dem prioritär der laufende Substanzerhalt und Betrieb der Eisenbahninfrastruktur (zu rund 60%) finanziert wird, stehen diese Massnahmen zusätzlich in Konkurrenz mit Ausbauten in anderen Regionen der Schweiz. Das Bundesamt für Verkehr erarbeitet derzeit ein Gesamtkonzept der Infrastrukturprojekte, welche im STEP Ausbauschnitt 2030 enthalten sein sollen. Dieses will der Bundesrat bis Ende 2018 in einer Botschaft dem Bundesparlament vorlegen.

2. Angebotsziele 2030 und notwendige Infrastrukturmassnahmen

Taktverdichtungen, Direktverbindungen und Reisezeitgewinne

Gemäss der Langfristperspektive Bahn des Bundesamtes für Verkehr (FABI, 2012) sind für gewisse S-Bahnen Angebotsausbauten notwendig, um den angestrebten Bedienungsstandard in Kernbereichen von Metropolitanräumen wie der Agglomeration Basel zu erreichen. Dazu zählt namentlich die Einhaltung eines generellen 15-Minuten-Taktes in diesen Bereichen; in der Agglomeration Basel überwiegt derzeit jedoch noch der 30-Minuten-Takt. Das erarbeitete Angebotskonzept setzt diese Forderung um und sieht auf folgenden Strecken einen 15-Minuten-Takt vor:

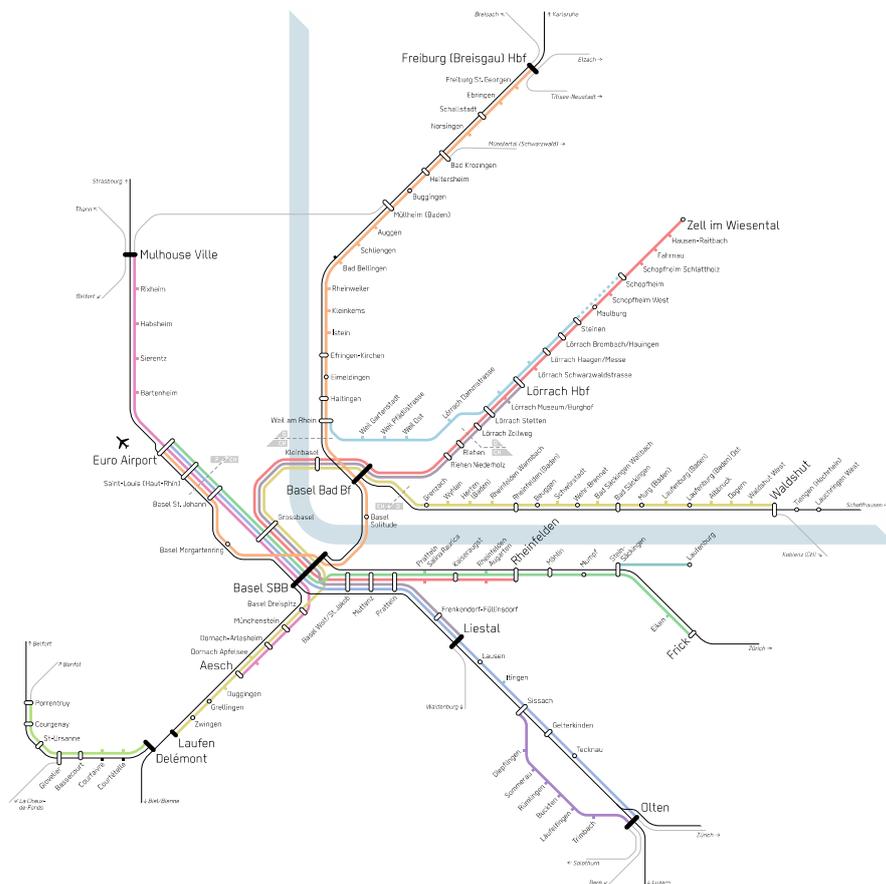
- Basel – Aesch
- Basel – Liestal
- Basel – Rheinfelden (CH)
- Basel – Lörrach
- Basel – St-Louis (EuroAirport)

Neben den Taktverdichtungen stellt die Einführung von durchgehenden Linien (sogenannte Durchmesserlinien), welche verschiedene Agglomerationsteile neu miteinander verbinden, einen zusätzlichen Vorzug des Angebotskonzeptes dar. Somit wachsen die Nahverkehrsangebote – die derzeit als sogenannte



Trinationale S-Bahn Basel
RER trinational Bâle

- S-Bahn
RER
- S-Bahn, verkehrt nur zeitweise
RER, circule temporairement
- Halt mit Anschluss an Tram/Bus sowie Intercity-/Hochgeschwindigkeitszüge
Arrêt avec correspondances tram/bus et trains intercity/à grande vitesse
- Halt mit Anschluss an Tram/Bus
Arrêt avec correspondances tram/bus
- Halt
Arrêt
- Regional- und Interregiozüge/-expresse
Trains/express régionaux et interrégionaux
- Anschlüsse
Correspondances



Trinationale S-Bahn Basel
RER trinational Bâle

Zielzustand Angebot 2030 / Etat-cible de l'offre 2030

- S-Bahn
RER
- S-Bahn, verkehrt nur zeitweise
RER, circule temporairement
- Halt mit Anschluss an Tram/Bus sowie Intercity-/Hochgeschwindigkeitszüge
Arrêt avec correspondances tram/bus et trains intercity/à grande vitesse
- Halt mit Anschluss an Tram/Bus
Arrêt avec correspondances tram/bus
- Halt
Arrêt
- Regional- und Interregiozüge/-expresse
Trains/express régionaux et interrégionaux
- Anschlüsse
Correspondances



Liniennetz der trinationalen S-Bahn Basel heute und gemäss Angebotskonzept 2030

Radiallinien am Badischen Bahnhof oder am Bahnhof SBB gewendet werden müssen, sich deswegen gegenseitig bei den Ein- und Ausfahrten blockieren und zusätzlich teure Infrastrukturkapazitäten benötigen – zu einem integrierten, vollwertigen S-Bahn-Netz zusammen.

Für die Fahrgäste bedeutet dies, dass sie ihr Fahrziel direkter und bequemer erreichen können als bisher. So werden die Nebenzentren rund um Basel direkt miteinander verbunden. Der Wegfall von zahlreichen Umsteigevorgängen, von denen heute eine relevante Nutzergruppe betroffen ist, führt zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung der S-Bahn und des gesamten öffentlichen Verkehrssystems der Agglomeration Basel.

Gegenüber dem Status quo führt das Angebotskonzept zudem zu diversen Reisezeitgewinnen. Generell können auf allen Verbindungen über Basel zwischen 2 und 14 Minuten gewonnen werden. So würde sich beispielsweise die Reisezeit zwischen Rheinfelden (CH) oder Liestal zum EAP gegenüber heute je nach Variante um 10 bzw. 14 Minuten verkürzen. Die Fahrt von Lörrach nach Pratteln würde um 6 bzw. 9 Minuten verkürzt.

Schliesslich beinhaltet das Angebotskonzept auch einen Ausbau des beschleunigten Regionalverkehrs: Auf den Strecken Basel – Delémont und Basel – Karlsruhe ist jede Stunde ein neuer Regionalexpress vorgesehen; auf der Strecke Basel – Schaffhausen – Singen kann das Angebot des Interregioexpresses von einem 60- auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet werden.

Herzstück-Basel mit Tiefbahnhof Basel SBB

Das Herzstück-Basel ist die wichtigste Infrastrukturmassnahme, um dieses grenzüberschreitend erarbeitete Angebotskonzept für die trinationale S-Bahn Basel zu verwirklichen. Das Herzstück ist das fehlende Verbindungsstück zwischen den Basler Bahnhöfen Basel SBB, Basel Badischer Bahnhof und Basel St. Johann. Die Realisierung des Herzstücks ist die Voraussetzung dafür, dass das vorgesehene trinationale Angebotskonzept verwirklicht werden kann.

Das unterirdische Herzstück ist zusammen mit einem neuen Tiefbahnhof Basel SBB an das bestehende Schienennetz anzuschliessen. Der Tiefbahnhof leistet einen wichtigen Beitrag zur Entschärfung der überlasteten oberirdischen Gleis- und Publikumsanlagen.

Neben der Verknüpfung von Linienästen, der Realisierung von Reisezeitersparnissen und der Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten bietet das Herzstück die Gelegenheit, entlang der neuen Strecke 1 bis 2 neue Haltestellen (voraussichtlich je eine in Grossbasel und Kleinbasel) zu errichten. Dies verbessert die Erreichbarkeit des Stadtzentrums und trägt zur Entlastung des Tram- und Strassennetzes bei.

Im Weiteren leistet das Herzstück im Bahnknoten Basel einen wichtigen Beitrag zur Entflechtung zwischen dem Regionalverkehr und dem stark wachsenden europäischen und nationalen Güter- und Fernverkehr. Dies ist sowohl von regionalem als auch von gesamtschweizerischem Nutzen.

Weitere notwendige Infrastrukturen

Für die Umsetzung des Konzepts sind im STEP Ausbauschnitt 2030 weitere grössere Infrastrukturausbauten im trinationalen Raum Basel erforderlich. Dazu zählen:

- Elektrifizierung der Hochrheinstrecke Basel – Waldshut – Erzingen
- Doppelspurabschnitte im Laufen- und Wiesental
- Ausbau der Strecke Pratteln – Rheinfelden von 2 auf 3 Gleise
- Schienenanschluss des EuroAirports und Ausbau der Strecke St-Louis – Basel St. Johann von 2 auf 4 Gleise

Bedeutung für die ganze Region

Im Metropolitanraum Basel bewirkt alleine das strukturbedingte Wachstum eine massive Steigerung der Nachfrage. Ausbauten des Angebots und damit auch der Bahninfrastruktur sind bis 2030 dringend notwendig. Damit die künftige Mobilität auch im Hinblick auf das Raumkonzept Nordwest+ verträglich bewältigt werden kann, muss sich die Region geschlossen für die Entwicklung der Bahn einsetzen.

Im Agglomerationsprogramm Basel haben sich die Behörden aller drei Länder auf eine Strategie zur Entwicklung bis 2030 („Zukunftsbild Korridore+“) verständigt, welche der trinationalen S-Bahn Basel eine zentrale Bedeutung beimisst. Die Siedlungsräume entlang der Bahnachsen sollen einen Grossteil der Entwicklung übernehmen, die Verkehrs- und Raumordnungspolitik somit besser aufeinander abgestimmt werden.

Mit dem Herzstück, das die nationalen Netze zu einem leistungsfähigen, trinationalen S-Bahn-System verbindet, entsteht ein deutlicher volkswirtschaftlicher Nutzen in der gesamten Agglomeration Basel. Die faktische Vergrösserung der trinationalen Agglomeration Basel aufgrund der besseren Verkehrsverbindungen führt zu einer Erhöhung des Bruttoinlandsprodukts (BIP), zu einem Plus des Volkseinkommens und zu einer höheren Arbeitsproduktivität pro Arbeitsplatz.

Stand der Beratung

Aktuell wird mit Hochdruck am Ausbauschnitt STEP 2030 gearbeitet. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) beurteilt die eingegangenen Angebotskonzepte aus Regional-, Fern- und Güterverkehr in Form sogenannter Module, die einer Bewertung aus volkswirtschaftlichen und qualitativen Kriterien unterzogen werden. Aus einer detaillierten Prüfung und Priorisierung dieser Infrastrukturen erarbeitet das BAV anschliessend zwei Gesamtkonzepte für den STEP Ausbauschnitt 2030 mit einem Volumen von 7 und 12 Mia. CHF. Darauf basierend wird der Bundesrat bis Ende 2018 die Botschaft zum STEP Ausbauschnitt 2030 dem Bundesparlament vorlegen. Mit einer Entscheidung der eidgenössischen Räte zum Ausbauschnitt 2030 kann 2019/20 gerechnet werden.

Um eine raschere Realisierung des Infrastrukturprojekts Herzstück-Basel zu ermöglichen, arbeiten die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft parallel zum Planungsprozess FABI/STEP bereits seit 2015 intensiv am Vorprojekt für diese Infrastrukturmassnahme. Auch die grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekte des Schienenanschlusses zum EuroAirport sowie der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke gelangen demnächst in ein vergleichbares Projektstadium.

Aufgrund der zentralen Bedeutung des Herzstücks-Basel und aus Überzeugung der nachhaltigen Sinnhaftigkeit hat die Regierung des Kantons Basel-Stadt 2016 Kontakt mit dem BAV für Verhandlungen zur Vorfinanzierung aufgenommen. Vorfinanzierte Projekte können zusätzlich zum vorgegebenen Umfang vom 7 resp. 12 Mia. CHF in den STEP Ausbauschnitt 2030 aufgenommen werden. Eine solche Vorfinanzierung kommt auch beim teilweisen Doppelspurausbau im Laufental zum Tragen, der gemäss Wunsch der vier betroffenen Kantone (BS, BL, JU, SO) bis ca. 2021 realisiert sein soll.

3. Forderungen der Metropolitankonferenz Basel

Die Metropolitankonferenz Basel fordert vom Bund,

- den Angebotsvorstellungen der Planungsregion Nordwestschweiz mit dem Ziel, die Kapazitätsüberlast auf Schiene und Strasse abzubauen und mittels solidem Mobilitätskonzept zur Sicherung der Standortgunst beizutragen, Rechnung zu tragen;
 - dabei insbesondere die Schlüsselprojekte
 - Herzstück-Basel inkl. Tiefbahnhof Basel SBB
 - Elektrifizierung der Hochrheinstrecke
 - Doppelspurausbauten im Laufen- und Wiesental sowie
 - Drittes Gleis Pratteln-Rheinfelden
 - Schienenanschluss des EuroAirports mit Vierspurausbau Basel St. Johann – St-Louis
- in die Botschaft zum STEP Ausbauschritt 2030 aufzunehmen und anschliessend rasch zu realisieren;
- die besonderen Umstände grenzüberschreitender Infrastrukturprojekte, insbesondere der erhöhte Bedarf an Koordination und entsprechenden Vorlaufzeiten zur Abstimmung mit ausländischen, mitfinanzierenden Partnern, angemessen zu berücksichtigen;
 - mit dem Herzstück-Basel, welches deutlich bessere Verkehrsverbindungen ermöglicht und zur Entlastung des regionalen Verkehrsnetzes beiträgt, ein Projekt zu unterstützen, welche die Volkswirtschaft in der Region nachweislich stärkt, aber auch gesamtschweizerisch Nutzen bringt.

Diese Forderungen werden unterstützt von folgenden Kantonen und Institutionen:



Diese Forderungen werden unterstützt von folgenden Organisationen:

