

GRÜNES LICHT FÜR DIE VARIANTE MITTE!

NEWSLETTER AUSGABE #5 | NOVEMBER 2010

Die Kantonsparlamente BL und BS haben im Herbst 2009 verlangt, dass die Varianten für das «Herzstück Regio-S-Bahn Basel» überprüft werden. Externe Gutachten bestätigen, dass die Variante Mitte die zweckmässigste ist (bestes Nutzen-Kosten-Verhältnis). Diese Variante empfiehlt auch ETH-Professor Weidmann aufgrund seiner unabhängigen Überprüfung. Deshalb haben die beiden parlamentarischen Kommissionen Mitte Oktober grünes Licht für die Variante Mitte gegeben. Zudem soll eine Haltestelle «Morgartenring» auf der Linie St. Johann geprüft werden.

Variantenwahl überprüfen

Mitte Oktober 2009 haben die beiden Parlamente einen Kredit von je CHF 600 000 für das Herzstück bewilligt. Gleichzeitig haben sie gewünscht, folgende Fragen zu überprüfen: Ist der Vorschlag der beiden Regierungen für die Variante Mitte auch richtig, wenn der Norden Basels weiter baulich verdichtet wird? Könnte mit dem Einbezug der Elsässerbahn nicht eine effizientere Variante für die Verbindung von Basel SBB zum Bad. Bahnhof geschaffen werden?

Die Projektleitung hat – mit einem Planungshorizont 2030 – sechs Varianten von externen Experten überprüfen lassen (Resultate der vier am besten beurteilten Varianten siehe Innenseiten). Die Arbeiten haben die ÖV-Fachstellen der beiden Kantone und Spezialisten der SBB begleitet.

Variante Mitte wiederum Favorit

Der Variantenvergleich, obschon von andern Fachleuten als 2004 durchgeführt, zeigt wiederum die Vorteile der Variante Mitte:

- Bestes Verhältnis Nutzen zu Kosten
- Geringste Investitionskosten
- Entlastung des Trams
- Kürzeste Fahrzeit Bf. SBB-Bad. Bahnhof
- Später mit Zweigstrecke Richtung St. Johann (Variante Y) ausbaubar

Variante Ring 4 ist teuer und anspruchsvoll

Die zweigleisige Elsässerbahn zwischen Bahnhof SBB und St. Johann könnte zwar doppelt so viele S-Bahn-Züge aufnehmen wie heute, aber niemals als Hauptachse des regio-

nalen S-Bahn-Netzes dienen. Denn es fahren darauf künftig mehr TGV und Güterzüge. Um den Engpass zu überwinden, wurde auch ein Ausbau auf vier Geleise untersucht. Dies ist in den langen Einschnitten relativ einfach, dagegen wäre die Aufweitung der Tunnels Schützenmatt (300 m) und Kannenfeld (1100 m) teuer. Während des Baus wäre ein starker Eingriff ins Quartier notwendig, weil die Tunnels nur mit ein bis zwei Metern überdeckt sind.

«Verdichtung Nord» ändert nichts an der Rangfolge der Varianten

Die vier besten Varianten wurden zusätzlich mit einem Szenario «Bauliche Verdichtung Nord» überprüft: Bei einer weiteren Verdichtung der Siedlungen im Norden Basels inkl. Elsass (gegenüber der Planung 2030) verbessert sich zwar der Nutzen-Kosten-Faktor der Variante Nord, dieser ist aber immer noch kleiner als bei der Variante Mitte.

ETH-Gutachten stützt Variantenwahl

Die beiden parlamentarischen Kommissionen haben ein zusätzliches Gutachten bei ETH-Professor Weidmann in Auftrag gegeben. Seine sorgfältige Prüfung stützt die Wahl der Variante Mitte.



Jörg Krähenbühl, Regierungspräsident des Kantons Basel-Landschaft
Mitglied der Behörden-delegation «Herzstück» der Regio S-Bahn.

Liebe Leserin, Lieber Leser,

Ungeduldige Leute mögen den Kopf schütteln, dass Basel sich lange Zeit nicht über die zweckmässigste Variante des Herzstücks einigen konnte. Diese Unsicherheit beim Kampf um Bundesbeiträge mag nicht hilfreich erscheinen, denn die meisten andern Regionen wissen, was sie wollen und melden deshalb ihre Projekte beim Bundes-Infrastrukturfonds zur Mitfinanzierung an.

Aber Projekte, die den Bund und die Kantone wohl mehr als eine Milliarde kosten, müssen genau überprüft werden. Nur so ist man sicher, dass wir auch den späteren Generationen nicht nur Schulden, sondern vor allem einen lang dauernden Nutzen hinterlassen. Deshalb war es richtig, dass die parlamentarischen Kommissionen BL und BS, die Methode und das Resultat der Variantenwahl zusätzlich von einem weiteren unabhängigen Experten überprüfen liessen.

Nachdem nun auch ETH-Prof. Weidmann die Variante Mitte als die effizienteste bezeichnet hat, und damit das Resultat der Zweckmässigkeitstudie 2004 und der eben abgeschlossenen Überprüfung von sechs Varianten durch neue Experten bestätigt hat, kann man sich nur noch fragen: Wollen wir in der trinationalen Region Basel überhaupt irgendwann in der Zukunft leistungsfähige S-Bahn-Durchmesserlinien wie in Zürich, Bern, Lausanne oder St.Gallen? Ich sage klar «Ja»!

Weder die Siedlungs- noch die Mobilitätsentwicklung stehen still. Die Regio-S-Bahn aus dem Baselbiet und der trinationalen Agglomeration in die Stadt wird sich ebenso entwickeln müssen wie der öffentliche Verkehr in der Stadt selbst. Das Herzstück trägt der kommenden Entwicklung schon jetzt Rechnung – je wirtschaftlicher desto wahrscheinlicher.

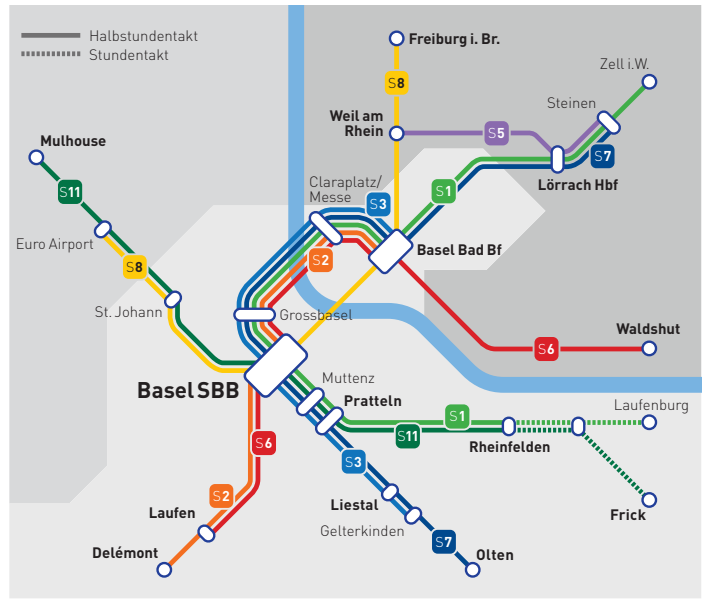
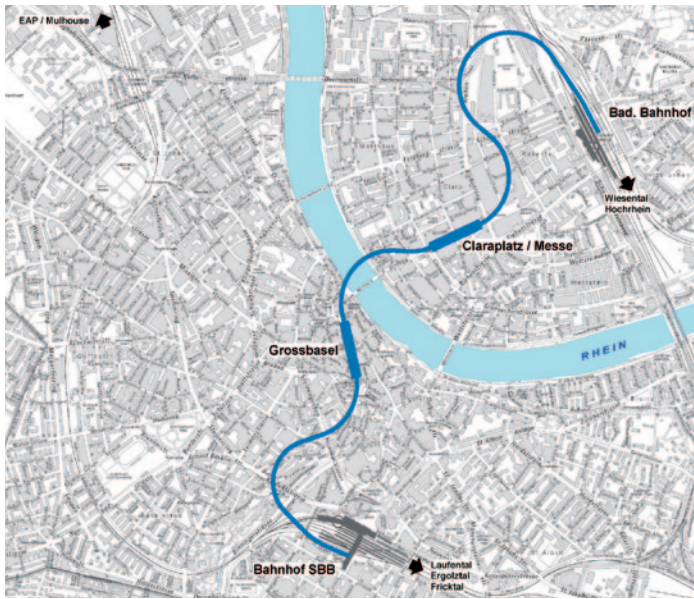
Verhältnis zwischen Nutzen und Kosten

	2030	1,24	1,01	0,85	0,73
Bei weiterer Verdichtung St. Johann/Elsass	1,25	1,07	0,88	0,84	
	Variante Mitte	Variante Nord	Variante Y	Variante Ring 4	

Ausführlicher Bericht zur Variantenwahl ist unter www.herzstueck-basel.ch abrufbar.

VARIANTE MITTE

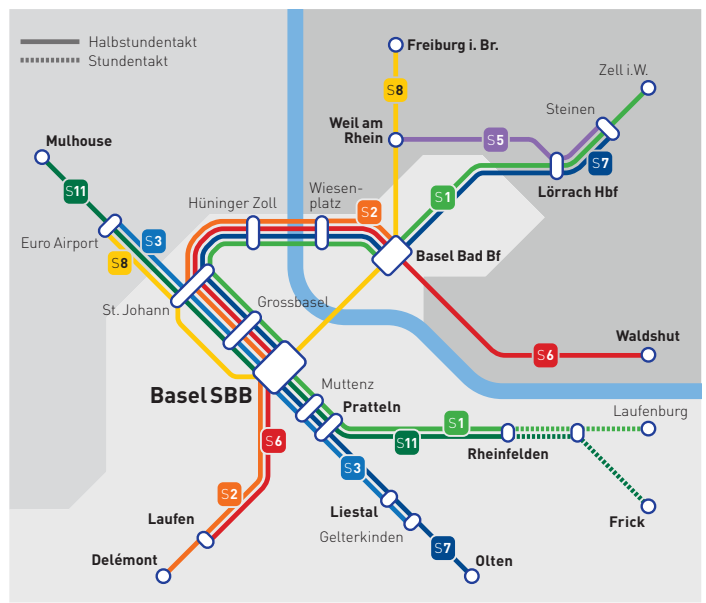
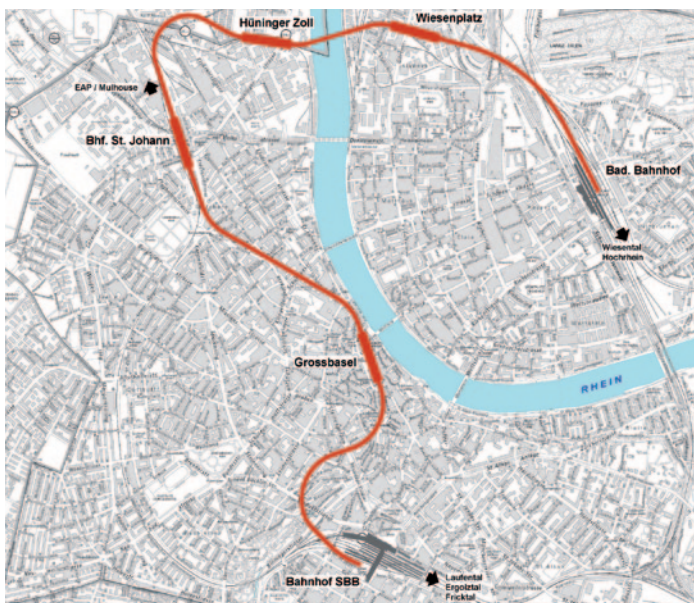
Die angegebenen Liniennummern wurden für die Angebotskonzepte vergeben und weichen von den heute verwendeten Nummern ab. Die dargestellte Liniennummerung ist für zukünftige Angebote nicht zwingend.



Die Variante Mitte verbindet die S-Bahn-Linien aus der Nordwestschweiz und Südbaden auf kürzestem Wege unter der Basler Innenstadt hindurch. Sie erzielte in der Zweckmässigkeitsprüfung 2004 das beste Nutzen-Kosten-Verhältnis und wurde von beiden Regierungen BS und BL als erste Ausbautempfehle empfohlen.

INVESTITION (Mio. CHF)	BETRIEBSRESULTAT (Mio. CHF) ¹	NUTZEN-KOSTEN- VERHÄLTNISS ²
1050	0	1,24

VARIANTE NORD

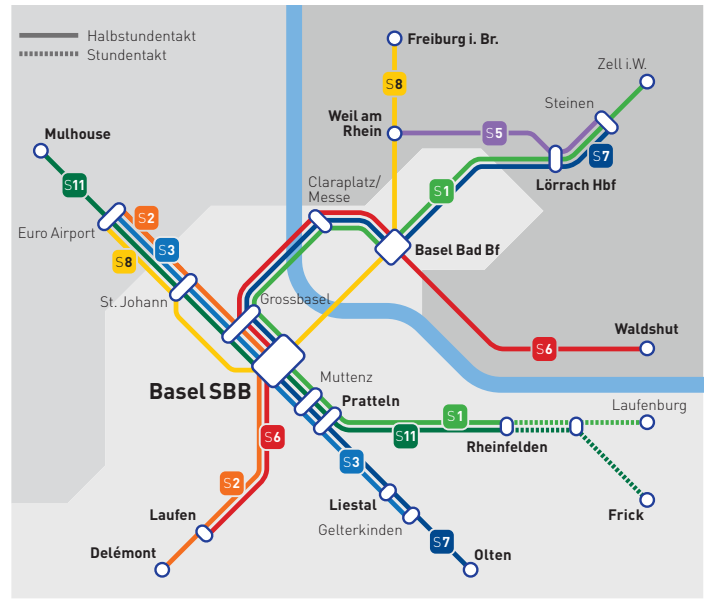
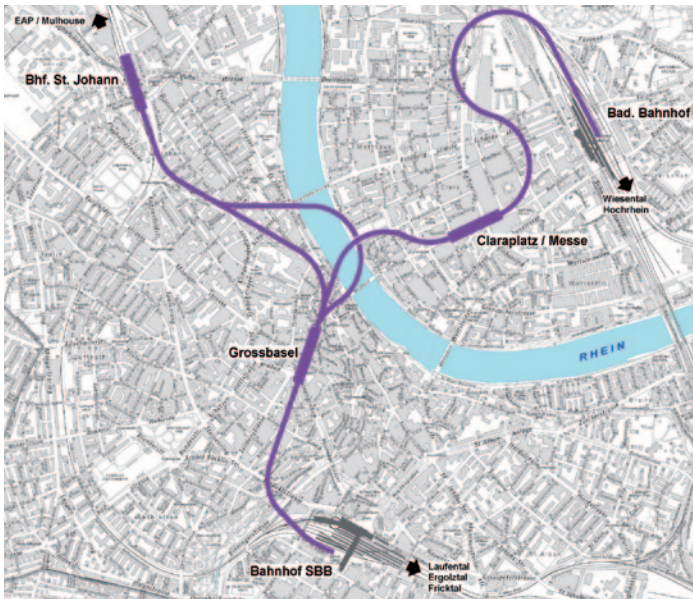


Diese Variante verbindet die Linien aus der Nordwestschweiz und dem Elsass/EAP auf kürzestem Weg; die Strecken aus Südbaden führen via Basel Nord (neue Haltestellen) ins Zentrum. Der Nutzen der Variante wächst, wenn die Bebauung im Norden Basels stark verdichtet wird.

INVESTITION (Mio. CHF)	BETRIEBSRESULTAT (Mio. CHF) ¹	NUTZEN-KOSTEN- VERHÄLTNISS ²
1650	-4,3	1,01

VARIANTE Y

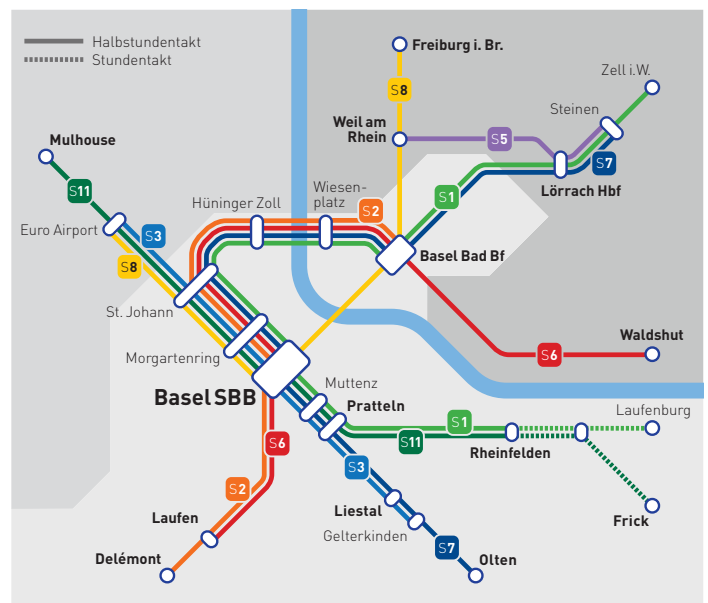
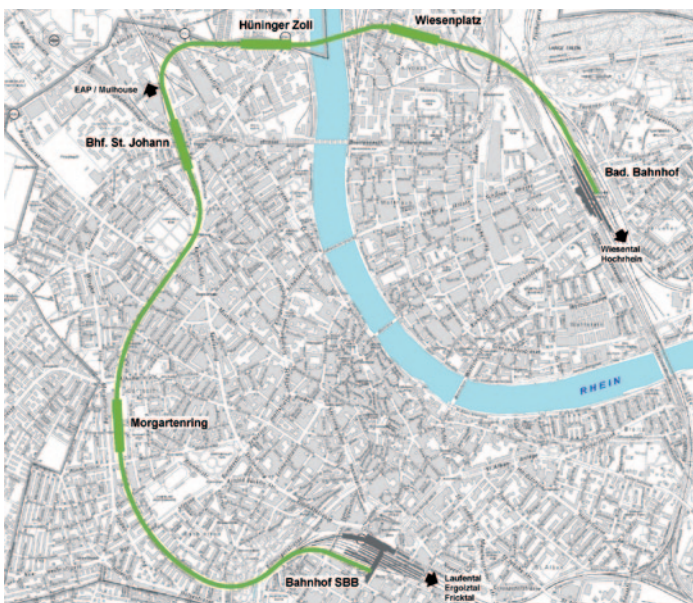
Die angegebenen Liniennummern wurden für die Angebotskonzepte vergeben und weichen von den heute verwendeten Nummern ab. Die dargestellte Liniennummerierung ist für zukünftige Angebote nicht zwingend.



Variante Y kombiniert Bausteine der Variante Mitte und Nord. Aus allen drei Ländern führen direkte Verbindungen zur Basler Innenstadt und weiter in die Nachbarregionen. Die Variante Mitte liesse sich zur Variante Y weiterentwickeln.

INVESTITION (Mio. CHF)	BETRIEBSRESULTAT (Mio. CHF) ¹	NUTZEN-KOSTEN- VERHÄLTNISS ²
1 650	-3,3	0,85

VARIANTE RING 4



Der Ausbau der Elsässerbahn auf vier Gleise und der Verbindungstunnel in Basel Nord ergeben eine Art Bahnring, der das Basler Zentrum umfährt. Eine neue Haltestelle Morgartenring ist möglich und wird in dichtem Takt aus allen Richtungen bedient.

INVESTITION (Mio. CHF)	BETRIEBSRESULTAT (Mio. CHF) ¹	NUTZEN-KOSTEN- VERHÄLTNISS ²
1 800	-7,2	0,73

¹Veränderung der Betriebsrechnung der Bahnen pro Jahr durch das Herzstück.

²Mehr als 1 = Nutzen grösser als Kosten.

DER AUSBAU DER REGIO-S-BAHN KANN VOR DER REALISIERUNG DES HERZSTÜCKS ERFOLGEN.

Erste notwendige Schritte für die Einführung eines 15-Minuten-Taktes auf der Regio-S-Bahn sind in Arbeit. Umfangreiche Ausbauten der Zulaufstrecken sind Voraussetzung für eine weitere Fahrplanverdichtung.

Die Arbeiten sind im Zeitplan

Seit Mitte 2006 laufen die zwischen den Kantonen der Nordwestschweiz und der SBB vereinbarten Planungsarbeiten, um die Regio-S-Bahn stufenweise auszubauen; Dies vor dem Hintergrund, dass die Realisierung des Herzstücks noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird.

Kostenteiler für die neue Infrastruktur

Im Juli 2010 haben die beiden Regierungen informiert, dass es für die Einführung des Viertelstundentaktes auf allen Ästen der (trinationalen) Regio-S-Bahn bereits vor der Realisierung des Herzstücks grössere Infrastrukturausbauten im Raum Basel – Pratteln/Liestal und auf den deutschen bzw. elsässischen Strecken notwendig seien. Diese Infrastrukturmassnahmen wurden im Rahmen des AP NWCH (Angebotsplanungsprojekt Regio-S-Bahn) auf Basis der zukünftigen Angebotskonzepte (Taktverdichtungen, Durchbindungen, neue Haltestellen) zusammen mit den Kantonen fixiert. Für die absehbar grössten Investitionsvorhaben wurde vereinbart, mit den Planungen schnellstmöglich zu beginnen. So einigte man sich zwischen der SBB und den fünf Kantonen aufgrund des zukünftigen Nutzens auf einen entsprechenden Kostenteiler. Die gesamten Kosten umfassen in dieser Phase ca. CHF 6 Mio., um vertiefte Studien und Vorprojektierungen auszuarbeiten. Die Studienergebnisse liegen Anfang 2011 vor. Darauf bauen die weiteren Arbeiten auf.

Hier ist vor allem der lange einspurige Streckenabschnitt von Aesch bis Delémont massgebend, ob zusätzliche Züge auf diesem Abschnitt fahren können. Es sind v.a. neue Doppelspurabschnitte bei Zwingen, Grellingen und Duggingen notwendig. Für die Verdichtung des Angebots ist auch hier zwingend erforderlich, dass der Ostkopf des Bahnhofs Basel SBB im Bereich der Peter-Merian-Brücke ausgebaut würde, damit weitere Züge den Bahnhof Basel SBB anfahren können.

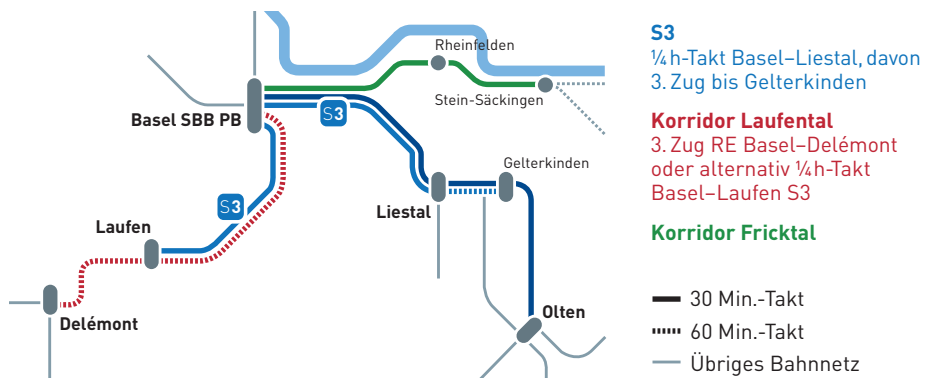
Ausbau der Elsässerbahn und neue Haltestelle «Morgartenring»

Als erster Schritt wird die Wiederherstellung der durchgehenden S1 («grüne

Linie») aus dem Fricktal in Richtung Saint-Louis/Mulhouse angestrebt. Dazu ist das Zulassungsverfahren für die frankreich-tauglichen FLIRT-Züge von Stadler zügig abzuschliessen.

Für eine weitere Verdichtung des Angebots zu einem Viertelstundentakt bietet sich auf der «Elsässerbahn» an, zusätzliche Züge ab den Schweizer Destinationen der Regio-S-Bahn (z.B. aus dem Laufental) in Richtung St. Johann/Saint-Louis durchzubinden. Zudem soll eine neue Haltestelle «Morgartenring» geprüft werden. Deren Einführung ist sinnvoll, wenn sie zusätzlich Fahrgäste auf die Bahn holt.

Angebotskonzept AP NWCH



Fricktal und Ergolzthal

Die Zulaufstrecken aus dem Frick- und Ergolzthal nach Basel SBB sind bereits heute stark ausgelastet. Der dichte Mischverkehr (mit Personenfern- und Nahverkehr, nationalem und internationalem Güterverkehr) lässt künftig keine zusätzlichen S-Bahn-Züge (15-Minuten-Takt) zu. Daher konzentriert sich der Ausbaubedarf auf die neuralgischen Punkte zwischen dem Ostkopf des Bahnhofs Basel SBB und dem Bahnhof Pratteln bzw. Liestal und Gelterkinden. Hier gilt es, die unterschiedlichen Schienenverkehrsarten voneinander getrennt von Basel in Richtung Ergolzthal und Fricktal zu führen.

Laufental

Auch im Laufental ist eine Verdichtung des Fahrplans zum 15-Minuten-Takt ohne weitere Infrastrukturausbauten nicht möglich.

Infrastrukturausbauten

© SBB • Division Personenverkehr • P-SA • 28.06.2010

