

Ein Herzstück für die trinationale Regio-S-Bahn

Partnerschaft



Die beiden Kantonsparlamente, der Landrat und der Grosse Rat haben im letzten Oktober einen Planungskredit von je CHF 600'000.– zugunsten des Herzstücks der Regio-S-Bahn bewilligt. Mit diesem Kredit sollen nun zuerst bis im Sommer 2010 nochmals verschiedene Varianten miteinander verglichen werden. Im Anschluss daran wird die Variante, die am besten abgeschnitten hat, vertieft, so dass ab 2013 die Ausarbeitung eines Vorprojektes mit Kostenvoranschlag erfolgen kann.



Das Herzstück der trinationalen Regio-S-Bahn kann nur dann eine Erfolgsgeschichte werden, wenn sich alle Beteiligten klar und einig darüber sind, welche der sechs bis heute vorgeschlagenen Varianten die beste ist. Der nunmehr in den beiden Basler Kantonsparlamenten beschlossene Planungskredit ermöglicht es, diese unumgängliche Varianten-Evaluation an die Hand zu nehmen.

Prognose-Horizont 2030

Die Untersuchung basiert auf prognostizierten Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen für das Jahr 2030. Diese Prognosen sind – wie alle Prognosen – mit Vorbehalt zu benutzen. Es würde aber keinen Sinn machen, auf die heutigen Verhältnisse abzustellen. Insbesondere wird bei den Nachfrage-Prognosen auf die absehbare Entwicklung in Basel Nord (Novartis Campus; neue Wohn- und Geschäftsbauten im St. Johann) Rechnung getragen. Zusätzlich wird auch ein Szenario «Vollausbau Basel Nord» geprüft, welches nicht in 20 Jahren, sondern erst in 30 bis 40 Jahren erreicht werden könnte. Dabei wird von der Entwicklung des rheinseitigen Teils des Hafens als Kleinhüningen zu einem gemischt genutzten Stadtteil sowie von neuen Wohn-, Arbeits- und Einkaufsgebieten auch auf der französischen Seite ausgegangen.

Kosten-Nutzen-Analyse

Wie bei Kosten-Nutzen-Analysen üblich werden den berechneten Kosten (einmalige Investitionskosten, wiederkehrende Betriebs- und Unterhaltskosten) die direkten Einnahmen (z.B. Billeiteinnahmen), aber auch der volkswirtschaftliche Nutzen gegenübergestellt. Dabei zählen erfahrungsgemäss die Zeitkosten am meisten: Der Zeitgewinn der ÖV-Benutzer, aber auch der Zeitgewinn der Autofahrer dank entlasteten Strassen (weniger Stau). Neben diesem in Geldwerten ausdrückbaren Vergleich werden weitere relevante Kriterien, z.B. Lärm und gestalterische Aspekte qualitativ berücksichtigt.

Weiteres Vorgehen

Die Projektleitung «Herzstück» – in der Fachleute beider Kantone und der SBB vertreten sind – wird im Sommer 2010 den Vorstehern des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt und der Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft einen Antrag zur Variantenwahl und damit zur Weiterbearbeitung unterbreiten. Dieser muss dann von den Fachkommissionen der beiden Kantonsparlamente verifiziert werden. Ziel ist, die folgenden Planungen auf einem breit abgestützten Variantenentscheid weiterzuführen und ab 2013 ein Vorprojekt in Angriff zu nehmen.

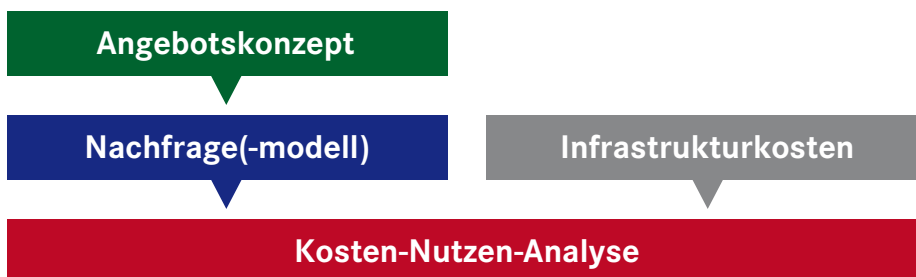
Die Beratungen in den beiden Kantonsparlamenten von Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben klar gezeigt: Man möchte, dass es mit dem Herzstück der Regio-S-Bahn vorwärts geht. Bevor aber detaillierte Linienführungen geplant werden, sollen alle in Frage kommenden Varianten nochmals überprüft werden.

Der damit verbundene Zeitverlust von fast einem Jahr scheint mir angesichts des Umfangs und der Komplexität des Projekts vertretbar. Wenn man sich bewusst macht, dass wir es hier mit einem Generationenwerk von überregionaler Bedeutung zu tun haben, müssen wir 100% sicher sein, eine Variante zu bauen, die auch noch in 50 Jahren Sinn macht. Ein S-Bahn-Tunnel zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof (durch die Stadtmitte oder im Norden Basels) entfaltet seine volle Wirksamkeit ja erst über längere Zeit – und muss dementsprechend gründlich vorbereitet werden.

Ist der Varianten-Entscheid aber erst einmal getroffen, gilt es, gemeinsam mit aller Kraft am selben Strick zu ziehen. Ohne Einigkeit, gemeinsamem Willen der Region Basel und kräftigem Lobbying werden unsere Pläne in Bundesbern nämlich kaum Unterstützung finden. Kommt dazu, dass wir gegenüber andern Regionen einiges aufzuholen haben:

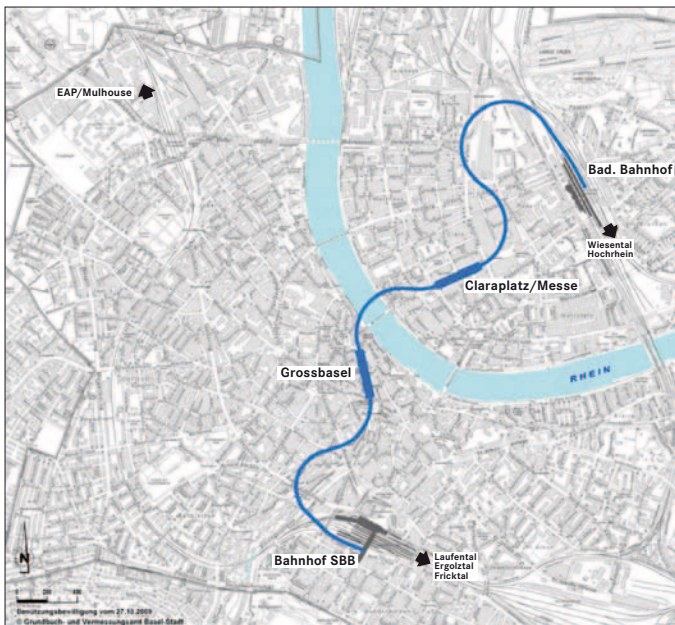
- Zürich baut mit der Durchmesserlinie bereits den zweiten S-Bahn-Tunnel
- Luzern hat soeben einen 20 Mio. Projektierungskredit für einen unterirdischen Bahnhof beschlossen.
- Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von Genf haben der CEVA, einer grenzüberschreitenden S-Bahn zugestimmt

Es ist also allerhöchste Zeit, dass wir uns in und um Basel endlich darüber klar werden, wie wir vorwärts gehen wollen – und dann auch mit der notwendigen Deutlichkeit die Unterstützung in Bern einfordern!



Der Kosten-Nutzen-Vergleich (roter Balken) der sechs Varianten basiert auf der Prognose der Nachfrage – die ihrerseits vom möglichen Fahrplanangebot abhängt – und von den Kosten der sechs Varianten. Der Zwischenbericht wird im Sommer 2010 vorliegen.

Dr. Hans-Peter Wessels
Regierungsrat BS
Vorsitzender der Behördendelegation
«Herzstück» der Regio-S-Bahn

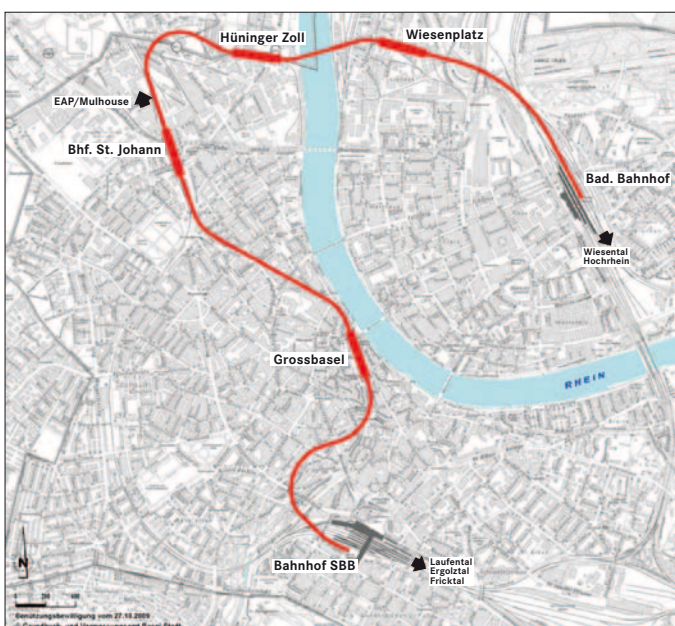


Variante Mitte

Bereits in der Machbarkeitsstudie 2000 vorgeschlagen. Von der Projektleitung 2004 aufgrund des günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses zur Weiterbearbeitung empfohlen wie auch von den Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt als erste Priorität bezeichnet.

- Investitionskosten*: ca. Fr. 1,05 Mia.
- Fahrzeit Bf.SBB - Bad.Bf.: ca. 6 Minuten
- Angebot: 10 Züge/Std. nach Bad.Bf. (6 weiter nach Wiesental/Hochrhein). Auf der Elsässerbahn fahren 4 Züge/Std. nach St.Johann - EAP (z.T. weiter nach Mulhouse)

Die Innenstadt von Gross- und Kleinbasel wird durch die beiden S-Bahn-Stationen aufgewertet, allerdings werden keine Impulse für die städtebauliche Entwicklung im Norden ausgelöst.

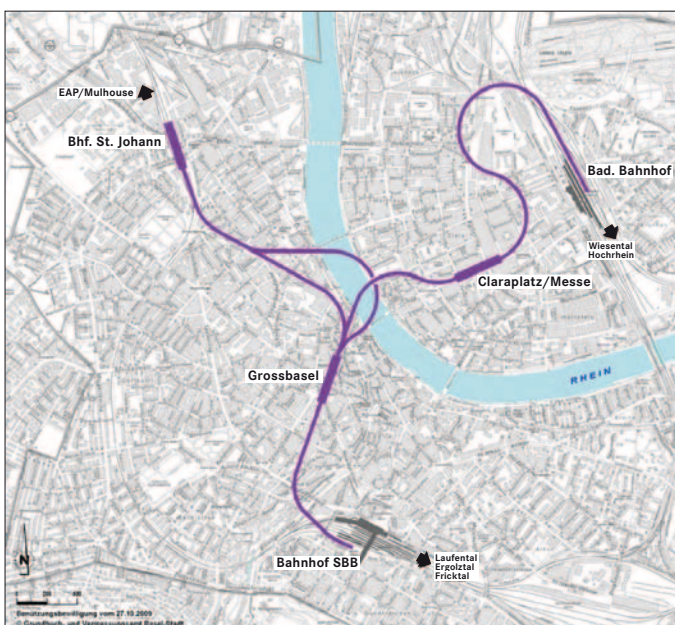


Variante Nord

2004 von der Projektleitung wegen ungünstigem Kosten- Nutzen-Verhältnis abgelehnt. Wird nun aber neu mit Entwicklungszahlen 2030 und einem Szenario «Vollausbau Basel Nord» untersucht.

- Investitionskosten*: ca. Fr. 1,65 Mia.
- Fahrzeit Bf.SBB - Bad.Bf.: ca. 12 Minuten
- Angebot: 8 Züge/Std. via Grossbasel - St.Johann nach Bad. Bf. (6 weiter nach Wiesental/Hochrhein) und 4 Züge/Std. via Grossbasel - St.Johann nach EAP (z.T. Mulhouse), d.h. 12 Züge/Std. Bf.SBB - Grossbasel - St.Johann. Zusätzlich noch 2 Züge/Std. auf der Elsässerbahn nach St.Johann - EAP.

Die städtebauliche Entwicklung in Basel Nord und im angrenzenden Frankreich werden unterstützt. Französisches Territorium wird unterirdisch beansprucht. Die ursprünglich untersuchte oberirdische Verbindung St.Johann - Bad.Bahnhof wurde wegen Schwierigkeiten bezüglich französischem Territorium/Überbauung in Saint Louis sowie Inselstrasse/Wiesenplatz nicht weiter verfolgt.



Variante Y

Im Antrag für einen weiteren Projektierungskredit im Dezember 2008 von den Regierungsräten Basel-Landschaft und Basel-Stadt als künftige Option in Ergänzung zur Variante Mitte vorgeschlagen.

- Investitionskosten*: ca. Fr. 1,65 Mia.
- Fahrzeit Bf.SBB - Bad.Bf.: ca. 6 Minuten
- Angebot: je 6 Züge/Std. nach Bad.Bf. (weiter nach Wiesental/Hochrhein) und St.Johann - EAP (z.T. Mulhouse), d.h. 12 Züge Bf.SBB - Grossbasel. Zusätzlich noch 2 Züge/Std. auf der Elsässerbahn nach St.Johann - EAP.

Viele Vorteile der Varianten Mitte und Nord kombiniert, ohne den Nachteil der langen Fahrzeit bei Variante Nord. Allerdings wird eine mögliche städtebauliche Entwicklung in Kleinhüningen/Klybeck nicht unterstützt. Ist in Etappen realisierbar.

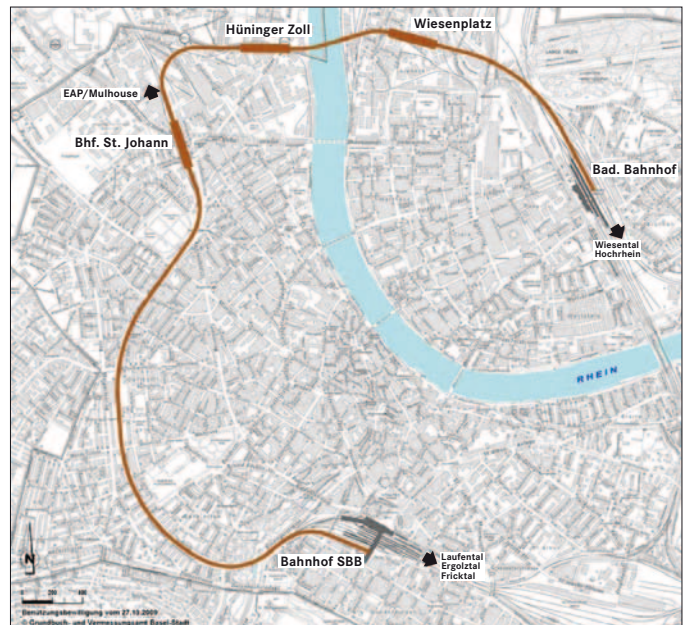
* Investitionskosten: Basis 2003; ohne Anpassungskosten Bahnhof Basel SBB und Bad. Bahnhof (variantenneutral).

Variante Ring 2 (= zweigleisige Elsässerbahn**)

Von der Bau- und Planungskommission des Landrates Basel-Landschaft 2009 zur Prüfung vorgeschlagen. Verfolgt den Ansatz, bestehende Infrastrukturen weitmöglichst zu nutzen.

- Investitionskosten*: ca. Fr. 1,05 Mia.
- Fahrzeit Bf.SBB-Bad.Bf.: ca. 12 Minuten
- Angebot: Wegen zukünftigen Kapazitätsengpässen der bestehenden zweigleisigen «Elsässerbahn» (2.TGV-Linie, mehr Güterzüge mit NEAT) sind gegenüber heute nur 2 zusätzliche S-Bahn-Züge/Std. auf der Strecke Basel SBB - St.Johann möglich, die dann nach Bad. Bahnhof auf der neuen Infrastruktur fahren können. (EAP wird dann ebenfalls nur mit 2 Zügen/Std. erschlossen).

Ob die geringe Fahrplandichte genügt, um die städtebauliche Entwicklung im Norden zu fördern, ist offen. Das dritte Ziel des Herzstücks (= Erschliessung Innenstadt) wird nicht erfüllt.

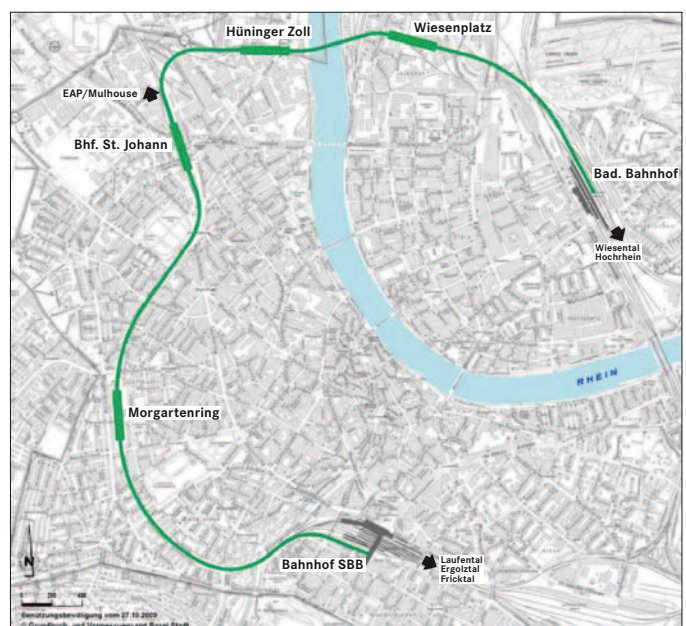


Variante Ring 4 (= vierspuriger Ausbau der Elsässerbahn)

Die zukünftigen Kapazitätsengpässe zwischen den Bahnhöfen SBB und St.Johann der Variante Ring 2 werden mit einem Ausbau der Elsässerbahn auf 4 Geleise behoben.

- Investitionskosten*: ca. Fr. 1,80 Mia.
- Fahrzeit Bf.SBB - Bad.Bf.: ca. 12 Minuten
- Angebot: Dank vierspurigem Ausbau der Elsässerbahn (Bf. SBB - St.Johann) können wie bei Var. Nord 8 Züge/Std. via St.Johann nach Bad.Bahnhof (6 weiter nach Wiesental/Hochrhein) und 6 Züge/Std. Richtung St.Johann - EAP (z.T. Mulhouse) fahren. (d.h. total 14 Züge/Std. Bf.SBB - St.Johann). Zudem wird eine Haltestelle Morgartenring zur Anbindung von Basel West und Allschwil möglich.

Impulse für die städtebauliche Entwicklung in Basel Nord und im angrenzenden Frankreich. Die Innenstadt wird nicht erschlossen und die Fahrzeit zwischen Basel SBB und Badischem Bahnhof bleibt lang.

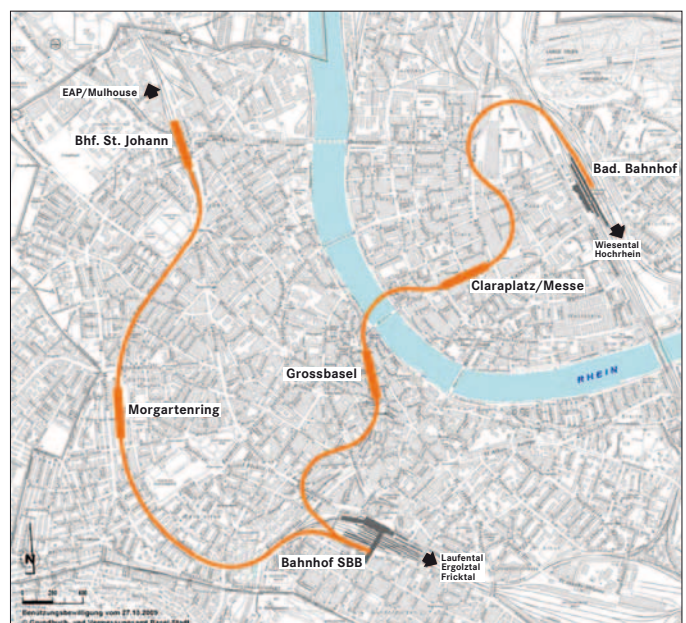


Variante V

Kombination der Variante «Mitte» mit dem 4-spurigen Ausbau der Elsässerbahn.

- Investitionskosten*: ca. Fr. 1,95 Mia.
- Fahrzeit Bf.SBB-Bad.Bf.: ca. 6 Minuten
- Angebot: 6 Züge/Std. nach Grossbasel - Bad.Bahnhof (6 Züge/Std. weiter nach Wiesental/Hochrhein) und 8 Züge/Std. via Haltestelle Morgartenring (Anbindung von Basel West/Allschwil) Richtung St.Johann - EAP (z.T. Mulhouse).

Sowohl Innenstadterschliessung als auch kurze Fahrzeiten sind gewährleistet, aber eine mögliche städtebauliche Entwicklung in Kleinhüningen/Klybeck wird nicht unterstützt. Ist in Etappen realisierbar.



** Als Elsässerbahn wird die heute zweigleisige Verbindungsstrecke Basel SBB - St.Johann bezeichnet (mit Brücke über den Zolli und den beiden Tunneln Schützenmatt und Kannenfeld), die der SBB gehört, aber mit dem französischen Stromsystem elektrifiziert ist.

Wieso überhaupt ein «Herzstück»?

Erstes Hauptziel:

Regionale Wirtschaft stärken – trinationale Arbeits- und Lebensräume verbinden!

Spielten früher vor allem der «Flughafen» oder das «Autobahnnetz» im Standortwettbewerb zwischen den Regionen eine Rolle, so ist dies immer mehr auch der öffentliche Nahverkehr. Basel und seine nächsten Vororte haben zwar ein sehr dichtes Tramnetz. Immer mehr Leute wohnen und arbeiten aber ausserhalb dieses Tramnetzes. Zudem sind Fahrten vom Wohnort ausserhalb der Stadt zum Arbeitsort in einem andern Vorort mit Tram und Bus oft mühsam und zeitraubend. Viel einfacher haben es die Zürcher, die dank Durchmesserlinien der S-Bahn rasch quer durch ihre Agglomeration fahren können: Vom Limmattal ins Glattal (Flughafen), neu ab 2013 auch vom linken Zürichseeufer nach Zürich Nord. Auch in Bern, St.Gallen und Lausanne enden die «Personenzüge» nicht mehr im Hauptbahnhof, sondern fahren neu als S-Bahnen quer durch diese Agglomerationen. Damit wird erst das Einzugsgebiet für den Arbeitsmarkt der Region vergrössert – eine Voraussetzung für eine effiziente Wirtschaft, wie sie Paul Krugmann (Nobelpreisträger Wirtschaft 2008) beschrieben hat: In einem dank guten Verkehrsmitteln grösseren Arbeitsmarkt findet der Stellensuchende eher seinen idealen Arbeitsplatz und der Arbeitgeber eher den passenden Spezialisten. Dies erhöht die Effizienz der regionalen Wirtschaft.



Wie in Bern (Bild) soll in Zukunft die trinationale Agglomeration Basel dank Durchmesserlinien auch von Vorort zu Vorort, aber auch von Liestal nach Lörrach, und von Waldshut nach Laufen rasch durchquert werden können.

Zweites Hauptziel:

Strassen entlasten!

Dieses Ziel ist aus zwei Gründen unbestritten: Die Umwelt wird geschont und es werden Staus vermieden (Bei Staus auf Autobahnen und Hauptstrassen wird auf Stadt- und Quartierstrassen ausgewichen). Während im Stadtgebiet Basel selber schon sehr viele Leute anstelle der Autofahrt Tram und Bus wählen, belasten viele Pendler aus den weiter entfernten Gebieten noch die Strassen. Hier ist das Angebot des öffentlichen Verkehrs offensichtlich noch zu wenig attraktiv. Das Herzstück kann hier den entscheidenden Attraktivitätsschub bringen:

- Auf längere Strecken ist die S-Bahn 3 bis 4 mal schneller als Tram und Bus.
- Der heute notwendige Zeitverlust von je ca. 5 Minuten für das Wenden im Bahnhof SBB und Bad.Bahnhof bei Durchmesserlinien fällt weg, da das Herzstück von Westen an den Bahnhof SBB und von Norden an den Bad.Bahnhof anschliesst, so dass die Züge ohne Richtungsänderung weiterfahren können.
- Weniger Verspätungsursachen dank vom Güter- und Fernverkehr vollständig getrennten S-Bahn-Geleisen im Kernbereich (ohne Varianten Ring 2 und 4)
- Viele Ziele in der Stadt können dann ohne Umsteigen aufs Tram erreicht werden (ohne Varianten 2 und 4)

Andere Ziele werden dank S-Bahn-Innenstadtstationen (ohne Varianten 2 und 4) mit einem einzigen Umsteigen anstatt wie heute mit zweimal Umsteigen erreicht (z.B. Allschwil, Birsfelden, Riehen).



Dass der Ausbau der Bahn erfolgreich sein kann, beweist gerade die Regio-S-Bahn Basel: In den letzten 10 Jahren wurden 50% mehr Fahrgäste befördert. Die Direktfahrt der Wiesentalbahn zum Bahnhof SBB hat allein in den letzten 4 Jahren die Fahrgastzahl um 50% erhöht! Modernes Rollmaterial, ein dichter Fahrplan und der Wegfall des Umsteigens zahlen sich aus!

Drittes Hauptziel:

Innenstadt besser erschliessen!

Mit Ausnahme von Neuenburg liegt in keiner Schweizer Stadt der Bahnhof gegenüber der Innenstadt derart dezentral wie in Basel. Zwar verbinden 4 bis 5 Tramlinien den Centralbahnhof mit dem «Bankverein», doch sind die Trams gerade bei Zugsankünften am Morgen oder bei Messen hoffnungslos überlastet. Zudem nehmen die Bahnkunden aus der Innenstadt auf der Fahrt zum Bahnhof den übrigen Fahrgästen – die u.U. bis Reinach oder Arlesheim fahren wollen – Platz weg. Dieser Zustand wird sich mit der Zunahme der Vorortsbevölkerung noch akzentuieren.

Auf der andern Seite steht die Basler Innenstadt als Einkaufs- und Veranstaltungsort immer mehr in Konkurrenz mit Einkaufszentren ausserhalb des Stadtzentrums, die leichter mit dem Auto erreicht werden. In Bern dagegen kommt man ohne Regenschirm vom Zug ins «Shopping-Center» Innenstadt. In Zürich fährt man mit der S-Bahn bis 400m ans Opernhaus. In Genf ist die Palexpo-Halle per Bahn erschlossen!



Der Zwang zum Umsteigen ist eines der grössten Hindernisse, das öffentliche Verkehrsmittel anstatt das Auto zu benutzen. Deshalb soll die Basler Innenstadt mit der Bahn ohne Umsteigen aus der ganzen Region Nordwestschweiz erreichbar sein.

Impressum:

Verantwortlicher Redaktor:
Peter Scheidegger, Projektkoordinator Herzstück

Herausgeber:

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt, Münsterplatz 11, 4001 Basel
Mail: mobilitaet@bs.ch
Web: www.herzstueck-basel.ch