



an den Grossen Rat

Regierungsratsbeschluss
vom 8. April 2003

Anzug Lukas Stutz und Konsorten betreffend Vision zum Ausbau der Regio-S-Bahn

Auftrag: GRB Nr.: 00/42/16.02G vom 18.10.2000

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat an seiner Sitzung vom 18. Oktober 2000 den nachstehenden Anzug Lukas Stutz und Konsorten dem Regierungsrat überwiesen:

„Die Nordtangente, das grösste Verkehrsinfrastrukturbauwerk das in unserem Kanton in den letzten Jahrzehnten bearbeitet wurde, ist fertig geplant und geht 2006 als ganzes in Betrieb.

Viele erhoffen sich durch die Fertigstellung dieses Autobahnabschnittes, in Kombination mit den von der Regierung versprochenen flankierenden Massnahmen, eine deutliche Entlastung der städtischen Wohngebiete und dadurch eine Aufwertung des Wohnumfeldes.

Bereits gibt es aber Stimmen, auch von kantonalen Amtstellen, die der Meinung sind, dass die Mobilität auch künftig so stark wachsen werde, dass ohne weitere Massnahmen bald wieder alles beim Alten sein werde.

Dies kann und darf nicht sein, wenn wir in unserem Kanton zusätzliche qualitativ gute Wohnungen realisieren wollen.

Nachdem in unserem Kanton in den letzten Jahren massiv in die Verkehrsinfrastruktur für den Strassenverkehr investiert wurde, müssten künftige Investitionen in ähnlicher Grössenordnung für den öffentlichen Verkehr getätigt werden, damit sich der Modalsplit nicht massiv zu Ungunsten des öV verschiebt.

Wenn der öV auch in Zukunft eine reelle Chance haben soll, so braucht auch der öV eine Nordtangente. Ohne eine Querspange im Norden von Basel, zwischen dem Badischen Bahnhof und dem St. Johann Bahnhof, kann eine Regio - S - Bahn nie wirklich attraktiv werden.

Weil bekanntlich für die Akzeptanz des öV das umsteigefreie Erreichen des Zieles äusserst wichtig ist, braucht das Gesamtsystem Regio - S - Bahn Basel darüber hinaus aber auch noch ein Herzstück. Dieses Herzstück muss eine möglichst direkte Erreichbarkeit der Basler Innenstadt ermöglichen.

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob

- sie die Ansicht teilt, dass für eine nachhaltige Entwicklung unserer Stadt massive Investitionen in den öffentlichen Verkehr notwendig sind.
- sie bereit ist eine Studie in Auftrag zu geben, die aufzeigt welches die Auswirkungen, Kosten und Nutzen einer öV-Nordtangente und eines Regio - S - Bahn Herzstückes wären.
- sie abklären kann, welche Vorteile durch diese Investitionen der Regio und insbesondere dem Kanton Basel-Land entstehen könnten.
- sie Verhandlungen mit der Regio, dem Kanton Basel-Land und der Eidgenossenschaft aufnehmen will um Finanzierungsmodelle zu diskutieren.
- sie andere Vorstellungen hat, wie die künftigen Mobilitätsansprüche stadtverträglich befriedigt werden sollen.

L. Stutz, S. Signer, Prof. Dr. T. Studer, A. Meyer, D.L. Rhein, K. Giovannone, Dr. Ch. Kaufmann, Dr. I. Renz“

Wir erlauben uns, folgendermassen Stellung zu nehmen:

1. Bisheriges Vorgehen

Der Regierungsrat befasst sich bereits seit geraumer Zeit mit dem Anliegen der Anzugstellenden. Wie die folgenden Ausführungen zeigen, ist die Schaffung eines Herzstückes, also einer zentralen Stammstrecke für das Regio-S-Bahnnetz unter der Basler Innenstadt hindurch heute eines der grössten langfristigen Zukunftsvorhaben, die der Regierungsrat ernsthaft prüft.

Am 9.2.99 hat der Regierungsrat den Bericht betreffend Weiterführung des Ausbauprogramms für den regionalen öffentlichen Verkehr (Nr. 0345) dem Grossen Rat zur Kenntnis vorgelegt. In diesem Bericht war das Vorhaben eines Innenstadt-tunnels für die Regio-S-Bahn nicht enthalten. In der Stellungnahme der damaligen Gesamtverkehrskommission des Grossen Rates vom 16.1.01 (Bericht Nr. 9064) wurde jedoch ausdrücklich auf diese Idee eingegangen. Der Grosse Rat ersuchte daraufhin den Regierungsrat (GRB Nr. 01/11/15G vom 14.3.01) „unter Einbezug von Bund, Region und SBB die generelle Planung für den Ausbau der Regio-S-Bahn unterirdisch durch Basel aufzunehmen und dem Parlament darüber zu berichten, insbesondere über Kosten und Nutzen für das Gesamtsystem ÖV.“

Bereits im Jahr 2000 hatte das Wirtschafts- und Sozialdepartement (WSD) eine summarische Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Sie wurde 2001 ergänzt durch eine vom Baudepartement zusammen mit dem WSD finanzierten Untersuchung zum Fahrgastpotenzial.

Der Regierungsrat beriet im Oktober 2001 einen Bericht des WSD zum Stand der Überlegungen zu einer unterirdischen S-Bahnverbindung zwischen den Bahnhöfen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof. Als Ergebnis der Beratung beauftragte er das WSD, die Planung im Rahmen einer zweckmässigen Projektorgani-

sation voranzutreiben. Um diese Aufgabe erfüllen zu können, zog das Departement einen erfahrenen externen Berater bei, der seit Mitte 2002 in einer Art Stabsfunktion die Planungsarbeiten managt.

Nach intensiven Vorgesprächen tagte im November 2002 erstmals das politische Leitorgan. Es setzte die eigentliche Projektorganisation ein und legte die Eckpunkte der nächsten Planungsschritte fest.

Im Leitorgan vertreten sind:

- Dr. Ralph Lewin, Vorsteher WSD BS (Vorsitz),
- Barbara Schneider, Vorsteherin Baudepartement BS,
- Elsbeth Schneider-Kenel, Vorsteherin Bau- und Umweltschutzdirekt. BL,
- Hans-Jürg Spillmann, Division Infrastruktur SBB.

Das Leitorgan beschloss eine Planungssumme von insgesamt 500'000 Franken für die anstehenden Studien aus laufenden Budgetmitteln bereitzustellen. Der Kostenteiler wurde mittels einer Planungsvereinbarung formal festgehalten. Die SBB AG erbringt einen Teil ihres Beitrags als Eigenleistung.

Der jetzt zur Verfügung stehende Betrag entspricht knapp 1% der zu erwartenden Planungs- und Projektierungskosten. Die Erwartungen an die jetzige Planungs- etappe müssen in Relation zu diesem Prozentsatz gesehen werden. Das Ziel der aktuellen Etappe besteht darin, den zuständigen Gremien bis Ende des laufenden Jahres Entscheidungsgrundlagen zu unterbreiten. Als Entscheidungsgrundlage dient eine Zweckmässigkeitsstudie, die auf folgende Fragen eine Antwort geben soll:

- Wie hoch sind die zu erwartenden Investitions- und Betriebskosten?
- Wie kann der Innenstadtunnel als Herzstück der Regio-S-Bahn für ein optimales ÖV-Angebot genutzt werden?
- Welche Nachfrage würde generiert werden?
- Welche Vorteile ergäben sich für die Standortgunst des Wirtschaftsraums?
- Wie kann das Herzstück mit der Stadtentwicklung und dem städtebaulichen Umfeld in Einklang gebracht werden?
- Auf welche Infrastrukturmassnahmen zur Erhöhung der Kapazität des Schienennetzes am Knoten Basel kann bei Realisierung des Herzstücks verzichtet werden?

Um diese Fragen zu beantworten, wird die Zweckmässigkeitsstudie in mehreren Teilprojekten bearbeitet. Eine auf Sachbearbeiterebene gebildete Projektleitung ist verantwortlich für das Projektmanagement. Das Wirtschafts- und Sozialdepartement bekleidet den Vorsitz. Für die einzelnen Teilaufgaben hat die Projektleitung Begleitausschüsse gebildet, in denen zusätzlich zu den Delegierten der Auftraggeber auch weitere Fachleute mitarbeiten.

Mitglieder der Projektleitung garantieren die Abstimmung mit weiteren Zukunftsprojekten, die Schnittstellen mit dem Projekt „Herzstück Regio-S-Bahn“ aufweisen (z.B: TAB-Schlüsselprojekte, Bahn 2000 II. Etappe, Schienenanschluss EuroAirport etc.) durch ihre Teilnahme an den jeweils zugehörigen Arbeitsgruppen.

Nach Vorliegen der Ergebnisse der Zweckmässigkeitsstudie wird zu entscheiden sein, ob das Herzstück Regio-S-Bahn, das im Verkehrsplan Basel und als Schlüsselprojekt im Entwicklungskonzept der Trinationalen Agglomeration Basel enthalten ist, weiterverfolgt wird. Dann wird es auch Bestandteil des Agglomerationsprogramms, das Ende 2003 den Bundesbehörden als Grundlage einer möglichen Finanzierung von Projekten des Agglomerationsverkehrs zu unterbreiten ist.

2. Ziele des Vorhabens

Die wichtigsten Ziele des Projektes sind:

- die bessere Verknüpfung der einzelnen Äste der Regio-S-Bahn zu einem echten System aus Durchmesserlinien,
- die schnellere und direktere Verbindung zwischen den Basler Bahnhöfen,
- die umsteigefreie Erschliessung der Innenstadt durch die Regio-S-Bahn.

Dadurch ergeben sich insbesondere eine erleichterte Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr, die wiederum

- die Strassen entlastet und damit die Umweltbelastung und die Beeinträchtigung der Wohnqualität durch den Strassenverkehr reduziert
- die Erreichbarkeit innerhalb der Agglomeration und damit ihre wirtschaftliche Standortgunst verbessert
- die Basler Innenstadt als Zentrum der trinationalen Agglomeration aufwertet.

Das Projekt Herzstück Regio-S-Bahn wird daran gemessen werden, inwieweit es zur Erreichung dieser Ziele tatsächlich beiträgt, welcher Aufwand zur Erreichung dieser Ziele erforderlich ist und welche Folgen und Folgekosten sich aus einer Nicht-Realisierung des Projektes ergeben. Das Projekt steht dabei in einem engen Zusammenhang mit dem Problemfeld der Strecken- und Knotenkapazität der Eisenbahninfrastruktur im Grossraum Basel und der Führung des Schienengüterverkehrs in diesem Raum.

3. Verkehrspolitische Überlegung

Die erfolgreichen öffentlichen Verkehrssysteme in europäischen Ballungsräumen sind jeweils in der Art entwickelt worden, dass ein hochwertiges Schienennetz die Innenstadt als zentralen Pol der Agglomeration zentral und zumeist unterirdisch erschliesst. Nur so kann der ÖV einen hohen Marktanteil auch im regionalen Verkehrsmarkt erreichen. Es ist nicht zufällig, dass dieser Marktanteil heute für Fahrten innerhalb der Stadt Basel wesentlich höher (53%) ist, als für Fahrten von Ba-

sel in die Region Nordwestschweiz (ca. 30%) oder sogar ins benachbarte Ausland (ca. 20%).

Diese Werte widerspiegeln einerseits das unterschiedliche Verhalten der Einwohner der Agglomerationsbereiche, vor allem aber die unterschiedliche Qualität des Angebots der öffentlichen Verkehrsmittel innerhalb der Stadt und zwischen der Stadt und der Agglomeration im In- und Ausland.

Der Trend zeigt – und dies gilt für die meisten Ballungsräume Europas –, dass die Menschen heute kaum häufiger unterwegs sind als früher. Sie legen aber je Fahrt zunehmend längere Distanzen zurück. Mit anderen Worten: Während die Anzahl einzelner Fahrten nicht unbedingt zunimmt, steigt die Verkehrsleistung (also die Anzahl Personenkilometer) an. Auf diese Nachfrage nach Mobilität auf längeren Distanzen muss sich das Angebot des öffentlichen Verkehrs ausrichten, indem es in den Agglomerationen eine bessere Verknüpfung der regionalen Linien mit dem städtischen System herstellt. Aus Sicht der Kernstadt ist dabei zu beachten, dass die Verbesserung der ÖV-Anbindung zwischen Stadt und Region in begrenztem Mass dazu beiträgt, dass vor allem Familien ihren Wohnsitz in die Agglomeration verlegen.

Wird diese Verbesserung jedoch nicht umgesetzt, so wird das Wachstum an Verkehrsleistung auf den Strassen stattfinden, mit allen damit verbundenen negativen Wirkungen (Lärm, Luftverschmutzung, Überlastung des Strassennetzes etc.).

Ohne wirkungsvolle Gegenmassnahmen ist damit zu rechnen, dass mittelfristig das Strassennetz derart überlastet sein wird, dass die Erreichbarkeit des Wirtschaftsraumes Basel ernsthaft leidet. Der nachfragegerechte Ausbau der Strasseninfrastruktur wäre jedoch weder finanzierbar, noch wäre er vor dem Hintergrund der Stadtentwicklung und der Wahrung der Lebensqualität in der Stadt und in ihren Vororten akzeptabel.

4. Kommunikation

Das WSD hat die Öffentlichkeit mit Hilfe von Medienmitteilungen über das Vorgehen auf dem Laufenden gehalten. Zudem hat die Projektleitung im Dezember 2002 ein Faltblatt über den Stand der Planung in Absprache mit dem Leitorgan veröffentlicht. Das Faltblatt wurde an die Medien sowie an Behörden und Verbände in der Region, im Inland und im nahen Ausland verteilt. Es liegt dieser Beantwortung bei. Ein weiteres Faltblatt wird derzeit vorbereitet.

Am 18. März 2003 veranstaltete die Projektleitung in Riehen eine ganztägige Klausurtagung. Insgesamt knapp 60 Teilnehmende liessen sich an diesem Tag über den Stand der Planung informieren und brachten im Rahmen von Gruppendiskussionen ihren Zuspruch oder ihre Bedenken zu einzelnen Fragestellungen zum Ausdruck. Die Klausurtagung hat der Projektleitung für die weitere Bearbeitung wertvolle Impulse geliefert und gleichzeitig gezeigt, dass keine valablen Vorschläge für alternative Konzepte vorliegen, das einen vergleichbaren Qualitäts-

sprung im öffentlichen Verkehr bewirken könnten. Solche Konzepte wurden in der Vergangenheit geprüft (z.B. Tramtunnel, Kabinenringbahn), werden aber heute nicht als ernsthaften Gegenvorschlag zum – im Grundsatz nicht beschlossenen – Herzstück Regio-S-Bahn angesehen.

5. Beantwortung der Fragen

Die Fragen der Anzugstellenden können wir wie folgt beantworten:

Die Unterzeichnenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob

- *sie die Ansicht teilt, dass für eine nachhaltige Entwicklung unserer Stadt massive Investitionen in den öffentlichen Verkehr notwendig sind.*

Der Regierungsrat teilt die Ansicht, dass bedeutende Investitionen in den öffentlichen Verkehr notwendig sind, um die Stadt besser mit den Nachbargemeinden und mit der Region zu vernetzen und so die Standortgunst der Agglomeration als Wirtschaftsraum und Wohnregion zu erhalten und zu fördern. Er hat seine Prioritäten in der Verkehrspolitik mehrfach bekräftigt (§13 Umweltschutzgesetz, Politikbereich „Stadt und Verkehr“ sowie Aufgabenfelder 4.2 und 6.4 im Politikplan, §2 im Entwurf ÖV-Gesetz). Der Regierungsrat hat in den vergangenen Monaten auch den Bund mit Nachdruck in seiner Aussage unterstützt, die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Agglomerationen und insbesondere in den grossen Ballungsräumen der Schweiz sei mit erheblichem finanziellen Aufwand verbunden und daher vom Bund mit zu finanzieren.

- *sie bereit ist eine Studie in Auftrag zu geben, die aufzeigt welches die Auswirkungen, Kosten und Nutzen einer öV-Nordtangente und eines Regio - S - Bahn Herzstückes wären.*

Wie oben ausgeführt, sind umfangreiche Studien zur Beleuchtung der unterschiedlichen Aspekte eines Herzstücks für die Regio-S-Bahn im Gange. Das Wirtschafts- und Sozialdepartement hat seine Ressourcen eigens für die Vorbereitung und Begleitung der Arbeiten mit einem erfahrenen und kompetenten Berater verstärkt. Der Kanton Basel-Stadt bearbeitet diese Studien in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft und mit der SBB. Eine der beiden untersuchten Grundvarianten beinhaltet die im Anzug genannte Verbindung zwischen Badi-schem Bahnhof und Bahnhof St. Johann.

- *sie abklären kann, welche Vorteile durch diese Investitionen der Regio und insbesondere dem Kanton Basel-Landschaft entstehen könnten.*

Diese Abklärung ist Bestandteil der genannten Studien. Dabei ist dem Regierungsrat bewusst, dass nicht alle mittel- und langfristigen Auswirkungen einer Veränderung der Verkehrsinfrastruktur exakt berechenbar sind.

- *sie Verhandlungen mit der Regio, dem Kanton Basel-Land und der Eidgenossenschaft aufnehmen will um Finanzierungsmodelle zu diskutieren.*

Finanzierungsmodelle können erst dann diskutiert werden, wenn der Kanton einen Beschluss darüber gefasst hat, ob er das Projekt „Herzstück Regio-S-Bahn“ weiterverfolgen will oder ob er dies (vorerst) nicht tun möchte. Für die jetzt anlaufende Studienphase ist ein Kostenteiler mit dem Kanton Basel-Landschaft und den SBB vereinbart worden.

Die Finanzierung der eigentlichen Investition wird aller Voraussicht nach nicht vom Kanton und auch nicht von beiden Basler Kantonen alleine zu leisten sein. Der Regierungsrat wird sich daher weiterhin mit Nachdruck dafür einsetzen, dass der Bund im Rahmen seiner derzeit in Entwicklung befindlichen Agglomerationspolitik die nötigen Werkzeuge schafft, um sich finanziell an Projekten des Agglomerationsverkehrs zu beteiligen. Ziel des Regierungsrats ist es, einen substanziellen Investitionsbeitrag des Bundes an Projekten im Raum Basel zu erreichen. Er ist sich bewusst, dass für vergleichbare Vorhaben in Zürich (Tunnel Löwenstrasse), Lausanne (Métro M2) oder in Genf (Verbindung Cornavin-Eaux Vives-Annemasse) erhebliche Mittel von den Kantonen, aber auch beträchtliche Beiträge des Bundes bzw. der Bundesbahnen geleistet werden.

- *sie andere Vorstellungen hat, wie die künftigen Mobilitätsansprüche stadtverträglich befriedigt werden sollen.*

Der Regierungsrat hält nach wie vor daran fest, dass eine zukunftsgerichtete Mobilitätspolitik auf eine vielseitige Palette von Massnahmen in unterschiedlichen Bereichen und mit unterschiedlichem Charakter zurückgreifen muss. Der bereits genannten Förderung der öffentlichen Verkehrsmittel kommt vor dem Hintergrund knapper räumlicher Verhältnisse in einem Stadtkanton und zunehmender Distanzen eine sehr zentrale Bedeutung zu. Zur Förderung des öffentlichen Verkehrs gehört dabei unter anderem der weitere Ausbau der trinationalen Regio-S-Bahn oder die Verlängerung von Tramlinien in die Region auf Schweizer Seite und über die Grenzen hinaus in die Vororte auf elsässischer und badischer Seite. Auch werden laufend Verbesserungsmöglichkeiten im städtischen Tram- und Busnetz geprüft und gegebenenfalls umgesetzt.

Von grosser Bedeutung ist neben dem fahrplanmässigen Angebot die pünktliche und zuverlässige Durchführung des Betriebs. Hier hat der Regierungsrat die weisungsgerechte Behandlung des öffentlichen Verkehrs im Strassenraum im Politikplan (AF 4.2 Verkehrsmanagement) als Ziel verankert.

Neben dem öffentlichen Verkehr muss die Mobilität aber auch mit anderen Verkehrsträgern gewährleistet sein. So hat der Regierungsrat in der vergangenen Jahren beträchtliche Summen in den Strassenverkehr (Nordtangente) investiert. Er wird auch weiterhin den Fussgänger- und Veloverkehr fördern und die Abwicklung des nicht vermeidbaren motorisierten Individualverkehrs kanalisieren. Insbesondere wird er auch allfällige Ergänzungen des Strassennetzes prüfen, wenn diese einer Verbesserung der Wohnqualität dienen und nicht zu einer höheren Leistungsfähigkeit des Strassennetzes führen.

6. Antrag

Aufgrund dieser Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat, den Anzug Lukas Stutz und Konsorten als erledigt abzuschreiben.

Basel, 10. April 2003

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES
Der Präsident

Dr. Christoph Eymann

Der Staatsschreiber

Dr. Robert Heuss

Beilage

Faltblatt "Ein Herzstück für die trinationale Regio-S-Bahn?" Nr. 1, Dezember 2002