

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1. Begehren .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Zusammenfassung .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Das Projekt «Regio-S-Bahn 2005» .....</b>	<b>5</b>
<b>4. Neue S-Bahnhaltestelle Dreispitz.....</b>	<b>7</b>
4.1 Ausgangslage .....	7
4.2 Kurzbeschrieb des Projekts .....	7
4.3 Ersatz der Walkewegbrücke.....	8
4.4 Anbindung an das städtische Bus- und Tramnetz.....	10
4.5 Städtebauliche Aspekte .....	10
4.6 Kosten.....	11
4.7 Finanzierung, Kostenteilung .....	12
4.8 Plangenehmigungsverfahren.....	14
4.9 Termine.....	14
4.10 Nutzen.....	14
<b>5. Verlängerung der «Roten Linie» S6 bis Basel SBB.....</b>	<b>15</b>
5.1 Ausgangslage .....	15
5.2 Betreiber / Angebotskonzept für die «Rote Linie» S6.....	15
5.3 Benötigte Infrastruktur .....	16
5.4 Umbauten Gleisanlagen im Badischen Bahnhof .....	16
5.5 Zweite Haltestelle Riehen .....	17
5.6 Kosten.....	17
5.7 Finanzierung und Kostenteilung .....	19
5.8 Tarifierung.....	20
5.9 Zoll- und Grenzformalitäten .....	20
5.10 Nutzen der Roten Linie .....	21
5.11 Termine / Meilensteine .....	21
<b>6. Beantwortung des Anzugs Susanne Signer betreffend Einbezug der Regio-S-Bahn-Strecke Riehen - Basel in den TNW.....</b>	<b>22</b>

<b>7. Rechtliche Grundlagen .....</b>	<b>22</b>
7.1 «Regio-S-Bahn 2005» .....	23
7.2 Rote Linie S6 .....	24
<b>8. Politische Würdigung .....</b>	<b>24</b>
<b>9. Antrag .....</b>	<b>25</b>
Grossratsbeschluss 1 .....	26
Grossratsbeschluss 2 .....	27
Anhang 1: Das Projekt «Regio-S-Bahn Basel 2005» .....	28
Anhang 2: Details zu den Investitionskosten Haltestelle Dreispitz (in CHF) .....	43
Anhang 3: Situationsplan Haltestelle Dreispitz .....	44
Anhang 4: Situationsplan Gleisumbau im Badischen Bahnhof.....	45

## **1. Begehren**

Wir gestatten uns, im Zusammenhang mit der Realisierung der Regio-S-Bahn Basel dem Grossen Rat den Ratschlag für einen Beitrag des Kantons Basel-Stadt

- an den Bau der neuen Haltestelle Basel Dreispitz zu unterbreiten. Wir beantragen, den Kredit für den Anteil des Kantons Basel-Stadt zur Finanzierung der Haltestelle und der neuen Walkewegbrücke von **CHF 5'620'000.-** für die Jahre 2005 – 2006 zulasten der **Position 8010 / 563.004 / 801.5240.40012** zu bewilligen.
- an den Umbau des Badischen Bahnhofs zwecks Verlängerung der sogenannten «Roten Linie» (S6) der Regio-S-Bahn (Zell im Wiesental – Lörrach – Riehen – Basel Bad. Bf.) bis Basel SBB zu unterbreiten. Wir beantragen, den hierfür erforderlichen Anteil des Kantons Basel-Stadt in Höhe von **CHF 4'900'000.-** (€ 3'158'000.-; umgerechnet zum Kurs von rund CHF 1.55; 15.10.04) für die Jahre 2005 - 2006 zulasten der **Position 8010 / 563.004 / 801.5240.40011** zu bewilligen.

Zur Begründung des Antrages führen wir folgendes aus:

## **2. Zusammenfassung**

Ende 2000 haben die kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs der Nordwestschweiz der SBB einen Planungsauftrag für die gemeinsame Inbetriebnahme der Regio-S-Bahn erteilt (Projekt «Regio-S-Bahn Basel 2005»; Näheres hierzu siehe im Anhang 1, Kap. 3.1).

Die an der Regio-S-Bahn beteiligten Partner haben für den Ausbau ein etappiertes Vorgehen gewählt. Seit dem Fahrplanwechsel 2001 verkehrt die SBB im Regionalen Personenverkehr (RPV) auf den Hauptlinien der Nordwestschweiz im durchgehenden Halbstundentakt. Auch die Vernetzung mit dem südbadischen Regionalbahnnetz macht Fortschritte: Seit dem 6. Januar 2002 werden im Stundentakt durchgehende Regionalzüge Offenburg - Freiburg - Basel SBB angeboten. Die Verlängerung der sogenannten «Roten Linie» S6 von Zell im Wiesental bis Basel SBB ist geplant und Gegenstand dieser Vorlage.

Die SBB hat für die Regio-S-Bahn neue Regionalfahrzeuge (NRF; sog. FLIRT<sup>1</sup>) mit hohem Beschleunigungsvermögen und ebenerdigem Einstieg bestellt. Damit können einerseits die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllt werden und andererseits kann die Fahrplanstabilität erhöht werden. Die FLIRT werden ab Frühjahr 2005 sukzessive im Dreiland in Betrieb gesetzt, zuerst im Wiesental (auf der S5 und S6) und anschliessend auf der S3.

Das Fahrplanangebot, das Rollmaterial und die Infrastruktur (Gleis- und Publikumsanlagen) bilden zusammen ein System. Die Vorteile der FLIRT und des besseren Fahrplanangebotes kommen nur dann voll zum Tragen, wenn die Publikumsanlagen

---

<sup>1</sup> FLIRT = Flinker Leichter Innovativer Regional-Triebwagen)

(Stationen) entsprechend angepasst und das Liniennetz den Bedürfnissen der Passagiere angepasst werden können.

Das notwendige Ausbauprogramm im Bereich der Publikumsanlagen umfasst zum einen Anpassungsarbeiten an den Perronanlagen bestehender Haltepunkte und zum anderen den Bau von drei neuen Haltepunkten (Basel Dreispitz, Pratteln Längi und Rheinfelden Augarten). Die neuen Haltepunkte erschliessen Wohnquartiere, Arbeitsstätten und Gebiete, die heute noch keinen S-Bahn Anschluss haben. Die neue Haltestelle Basel Dreispitz bedient das Gewerbegebiet, die neuen Einkaufszentren und die Sportstätten im Raum Dreispitz/St. Jakobs-Park.

Die Investitionskosten für die Haltestelle Dreispitz betragen insgesamt CHF 7,33 Mio. Weitere CHF 2,55 Mio. sind für den damit zusammenhängenden Neubau der Walkewegbrücke erforderlich. Hinzu kommen Investitionsfolgekosten für die bauliche Instandhaltung und den betrieblichen Unterhalt der Haltestelle von jährlich CHF 178'117.- oder, auf 25 Jahre kapitalisiert, CHF 3,2 Mio. Die Investitions- und Investitionsfolgekosten werden bei der Haltestelle Dreispitz von den SBB zu 20 % sowie den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt zu je 40% getragen. Am Neubau der Walkewegbrücke beteiligen sich die SBB mit 20%, den Rest übernimmt der Kanton Basel-Stadt. Insgesamt beteiligt sich der Kanton Basel-Stadt, inkl. Folgekosten, mit rund CHF 5,62 Mio. an den gesamten Investitionen. Dies ist Gegenstand des ersten Grossratsbeschlusses.

Für die geplante Verlängerung der «Roten Linie» S6 aus dem Wiesental bis Basel SBB ist im Bereich des Badischen Bahnhofs die bahntechnische Infrastruktur anzupassen (u.a. Einbau von 21 Weichen und einer Kreuzung, entsprechende Anpassungen an der Stellwerktechnik und Oberleitung). Nur so können die aus dem Wiesental kommenden Züge nach einer Wende im Badischen Bahnhof weiter in Richtung Verbindungsbahn und Basel SBB verkehren. Die dazu notwendigen Investitionskosten (nur Bau) betragen € 9,473 Mio. Davon werden zwei Drittel durch das Land Baden-Württemberg und ein Drittel durch den Kanton Basel Stadt finanziert. Dies macht zum heutigen Kurs<sup>2</sup> umgerechnet CHF 4,9 Mio. für den Kanton Basel-Stadt. Dies ist Gegenstand des zweiten Grossratsbeschlusses.

Aus der halbstündlichen Verlängerung der S6 resultieren jährliche ungedeckte Betriebskosten von CHF 985'000.-. Diese werden gemeinsam von Bund, Kanton Basel-Stadt und Gemeinde Riehen abgegolten. Der Kanton Basel-Stadt beteiligt sich daran mit CHF 340'000.- pro Jahr. Diese Abgeltung wird soweit kompensiert, indem mit der Inbetriebnahme der halbstündlich bedienten S6 auf die stündlich aus Freiburg i.Br. bis Basel SBB verkehren Züge der S4 verzichtet werden soll und dadurch der Kanton ca. CHF 330'000.- der heutigen Abgeltungen einspart. Die Abgeltungen sind Bestandteil des ordentlichen Bestellverfahrens gemäss (schweizerischem) Eisenbahngesetz und deshalb nicht Teil dieses Grossratsbeschlusses.

Ab dem 1. Januar 2005 werden das U-Abo und die TNW-Billette auf der Strecke Riehen – Basel Badischer Bahnhof gültig sein, wie dies im Anzug Susanne Signer gefordert wurde. Der Anzug kann abgeschrieben werden.

---

<sup>2</sup> Kurs 15.10.2004: 1 EUR = CHF 1.55

### **3. Das Projekt «Regio-S-Bahn 2005»**

Die neue Haltestelle Dreispitz ist ein Modul des Gemeinschafts-Projekts «Regio-S-Bahn Basel 2005». Die Hintergründe und Überlegungen zu diesem Projekt können im Einzelnen dem Anhang 1 entnommen werden.

Nach der etappenweisen Einführung von Linien in den vergangenen Jahren soll das Angebot der Regio-S-Bahn Basel bezüglich Fahrplan, Rollmaterial und Infrastruktur (Publikumsanlagen) weiter ausgebaut werden. Zu diesem Zweck haben die kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs der Nordwestschweiz (KöV Nordwestschweiz<sup>3</sup>) der SBB einen Planungsauftrag erteilt mit dem Ziel, die Regio-S-Bahn im Jahre 2005 in Betrieb zu nehmen (Projekt «Regio-S-Bahn Basel 2005»).

Für das Fahrplanangebot bildet die erste Etappe von Bahn 2000 die Grundlage. Grundsätzlich gilt auf dem Netz der Regio-S-Bahn der Halbstundentakt, so wie er heute bereits auf den meisten Linien im Dreiland besteht. (Vgl. Liniennetz in Abb. 1).

Damit der Halbstundentakt überhaupt gehalten werden kann, wird sogenanntes «sprintstarkes» Rollmaterial benötigt. Bereits hat die SBB 42 neue Regionalfahrzeuge (NRF oder FLIRT; Siehe Abbildungen im Anhang 1) bestellt. Sie sind unter anderem für den Einsatz auf der sogenannten «Blauen Linie» S3 (Olten - Basel - Laufen - Porrentruy) und auf den Linien S5 und S6 im Wiesental reserviert. Die KöV Nordwestschweiz hat unter Vorbehalt der zuständigen Organe der Kantone der Bestellung von modernen Fahrzeugen durch die SBB zugestimmt. Zusätzlich besteht eine Option für weitere 14 FLIRT für die «Grüne Linie» S1 Frick/Laufenburg - Basel - Mulhouse.

Die NRF können ihre Vorteile nur dann voll ausschöpfen, wenn die Publikumsanlagen entsprechend angepasst werden. Die für die Publikumsanlagen formulierten Standards<sup>4</sup> machen Massnahmen auf allen Bahnhöfen der Nordwestschweiz notwendig. Das Ausbauprogramm der Regio-S-Bahn besteht aus drei miteinander verbundenen Teilen:

- der Renovation von bestehenden Haltepunkten (Vgl. Beilage 2 zu Anhang 1),
- dem Bau von neuen Haltepunkten (insbesondere Basel Dreispitz)
- den Massnahmen für die kombinierte Mobilität.

Parallel zu diesem Ausbauprogramm führt die SBB in den nächsten Jahren auf ihrem gesamten Netz und auf eigene Kosten ein Facelifting der Stationen durch und realisiert Vorhaben, die auch von der Regio-S-Bahn genutzt werden (z.B. die Verlängerung der Perrons 3 - 5 und 7 im Bahnhof Basel SBB)

---

<sup>3</sup> Bestehend aus den Kantonen BS, BL, AG, SO und JU

<sup>4</sup> Vgl. Anhang 3

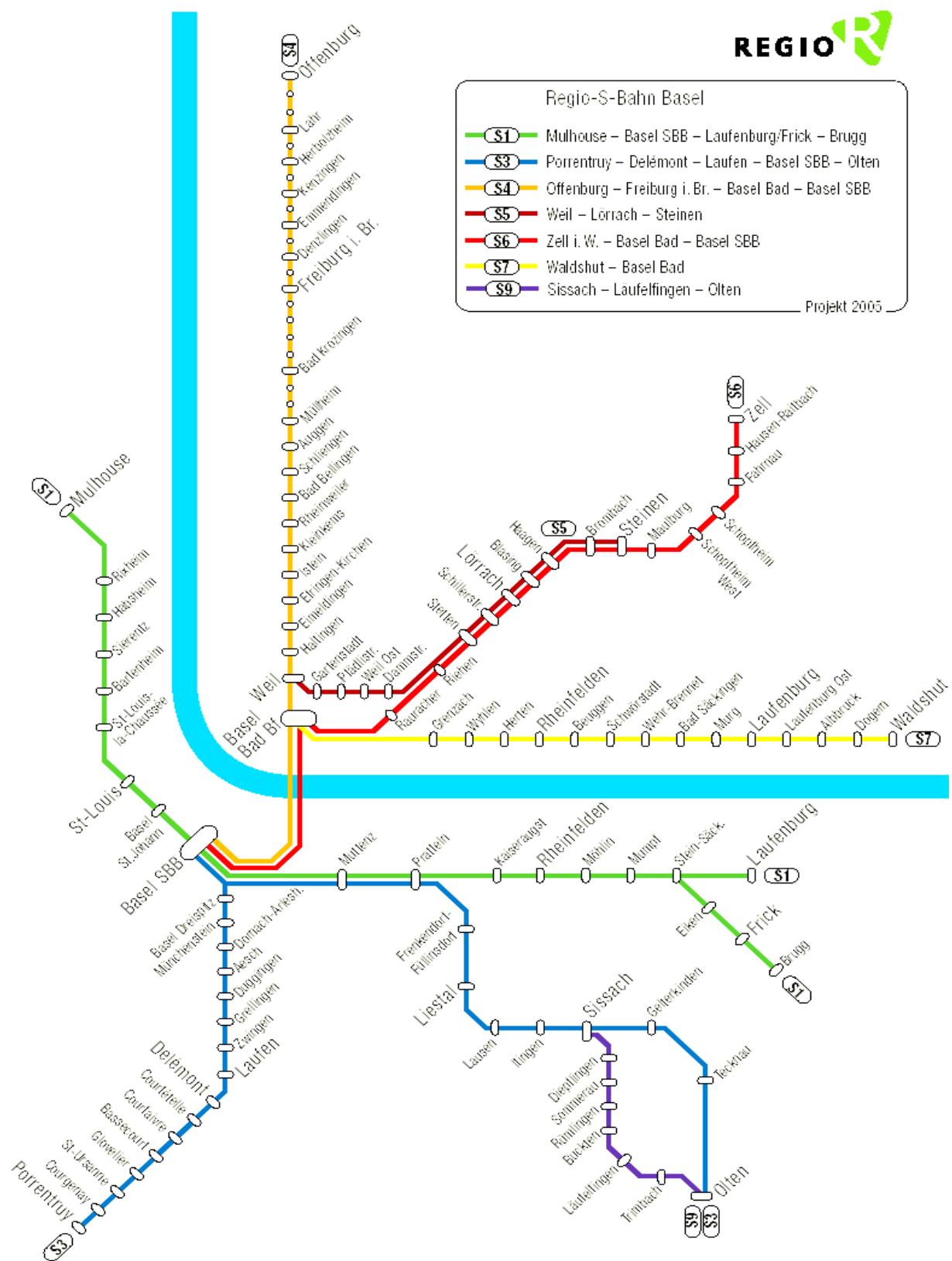


Abb.1 Projektiertes Liniennetz Regio-S-Bahn Basel ab Dezember 2005 (Stand August 2002)

## 4. Neue S-Bahnhaltstelle Dreispitz

### 4.1 Ausgangslage

Auslöser für die Planung und Projektierung einer neuen Haltestelle Dreispitz ist eine Potenzialstudie, die 1998/99 im Auftrag der öV-Fachstellen beider Basel erstellt worden war. Die Studie weist für eine Haltestelle beim Dreispitz ein Aufkommen von rund 2'300 ein- und aussteigenden Personen pro Tag auf. Die neue Haltestelle entspricht damit vom Potenzial her einer mittelgrossen SBB-Station in der Nordwestschweiz (z.B. Frenkendorf-Füllinsdorf). Sie wird auf der Strecke Basel SBB - Laufen zur wichtigsten Unterwegsstation nach Dornach-Arlesheim. Dabei dominiert der Umsteigeverkehr von der S-Bahn auf Bus und Tram mit einem Anteil von rund 90 %, während der reine Ziel-/Quellverkehr im unmittelbaren Einzugsbereich rund 10 % ausmacht. Allerdings hat seit Abschluss der Potenzialstudie die Bedeutung des Dreispitz-Areals als attraktiver Standort für Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe stark zugenommen (siehe Kap. 4.5.1).

Von den Ein-/Aussteigenden an der S-Bahnhaltstelle wiederum kommen 90 % aus dem Birseck und Laufental. Diese Fahrgäste profitieren von kürzeren Fahrzeiten.

Zusätzliches Potenzial ergibt sich aus der kurzen Fussdistanz zum St. Jakobs-Park. Bei Veranstaltungen dort dürfte sie von Kreisen der Zuschauer, die mit der Bahn anreisen, als weiterer Aus- und Einsteigepunkt nebst der SBB-Bedarfshaltestelle genutzt werden.

Ein besonderes Interesse an einer Haltestelle Dreispitz hat der Kanton Basel-Landschaft, auch wenn der Haltepunkt vollkommen auf baselstädtischem Gebiet geplant ist. Dementsprechend beauftragten im Jahr 2000 die Direktorin der Bau- und Umweltschutzzdirektion BL und der Vorsteher des Wirtschafts- und Sozialdepartements BS die SBB, ein Vorprojekt für die neue S-Bahn-Haltestelle auszuarbeiten. Erfreulicherweise erklärt sich der Kanton Basel-Landschaft entgegen dem Territorialitätsprinzip zur Mitfinanzierung der Haltestelle in selber Höhe wie der Kanton Basel-Stadt bereit (siehe Kap. 4.7.2).

### 4.2 Kurzbeschrieb des Projekts

#### 4.2.1 Lage

Die neue Haltestelle liegt an der S3 Olten – Basel – Laufen zwischen dem Bahnhof Basel SBB und der Station Münchenstein, genau im Einschnitt zwischen dem Südportal des Wolftunnels und der Strassenüberführung Brüglingerstrasse sowie je zur Hälfte nördlich und südlich der Walkewegbrücke (Vgl. Abb. Nr. 2).

Ein Situations-Plan im Massstab 1 : 1000 befindet sich in Anhang 3

#### 4.2.2 Perronanlagen, Zugänge

Erstellt werden zwei Aussenperrons mit einer Länge von je 220 m, einer Höhe von 55 cm und einer Breite von 3,5 m im zentralen Bereich und von 2,5 m in den äusseren Bereichen. Dies entspricht den Anforderungen an einen heutigen S-Bahn-Betrieb.



Abb. Nr. 2  
Blick auf Bahntrasse, Einschnitt und Walkewegbrücke von Süden her (Brüglingerstrasse)



Blick von der Walkewegbrücke in in Richtung Südportal Wolfstunnel und BVB-Depot

Der Zugang zu den Perrons erfolgt beidseitig ab der Walkewegbrücke über je zwei Treppen von 2,0 m Breite. Ausserdem erleichtert auf jeder Seite ein Lift den Perronzugang, wovon zum einen Behinderte und zum anderen Fahrgäste mit Gepäck, Velos oder Kinderwagen profitieren. Eine stufenlose Rampe, wie sie im Vorprojekt als Alternative zum Lift untersucht worden war, wurde verworfen, weil sie mit einer Neigung von 10 - 12% eindeutig zu steil wäre (i.d.R. sind 6% akzeptabel). Ein weiterer Treppenabgang von der Brüglingerstrasse aus ist hingegen nicht vorgesehen (geringer Publikumsverkehr, zusätzliche Kosten).

Bedingt durch den Bau der Perronanlagen müssen die heutigen Signale verschoben und einzelne Fahrleitungsträger ersetzt werden.

#### 4.2.3 Ausrüstung

Sowohl die Zugänge als auch die Perrons werden auf einer Länge von ca. 65 Metern überdacht. Zudem wird die Haltestelle mit Billettautomaten, Sitzbänken etc. ausgerüstet. Beim nördlichen Bahnhofszugang werden von der SBB neu entwickelte Standard-Elemente integriert (Lichtstele, Infowand und Kommerzwand).

Für den Individualverkehr werden ca. 40 überdachte Veloabstellplätze (Bike&Ride) und zwei Parkplätze für rasches Aus- und Einsteigen (Kiss&Ride) gebaut. Dagegen wird auf Dauerparkplätze (Park&Ride) bewusst verzichtet, da die Haltestelle schon sehr nahe am Stadtzentrum liegt.

### 4.3 Ersatz der Walkewegbrücke

Im Zusammenhang mit der S-Bahn-Haltestelle soll auch die Überführung Walkeweg ersetzt werden.

Die neue Walkewegbrücke ist als Rahmentragwerk aus Ortbeton konzipiert. Mit einer Länge von 15,8 m und einer Breite von 13,1 m weist die Brücke zwei Fahrspuren à 3,0 m und zwei Gehwege à 3 m auf. Zudem ist zwischen Fahrbahn und Gehweg ein 20 cm hoher Randstein sowie ein Geländer als verstärkt ausgebildeter Brückenrand

vorgesehen. Damit soll das Bahntrasse vor möglichen Abstürzen von Fahrzeugen abgesichert werden.

Gleichzeitig mit dem Brückenneubau sind auch Anpassungen an den Werkleitungen vorgesehen.

Während der Bauzeit werden die heutigen Verkehrsbeziehungen durch Provisorien aufrechterhalten.



Abb. Nr. 3 Heutige Walkewegbrücke

Ein Ersatz der um 1910 gebauten Brücke aus Bruchstein wäre zwar erst in den nächsten fünf bis zehn Jahren fällig. Jedoch sprechen verschiedene Gründe für einen vorgezogenen Neubau:

- Die Überführung liegt ziemlich genau in der Mitte der geplanten Haltestelle. Der zentrale Bereich der Haltestelle (Perronanlagen, -zugänge, Überdachung) und die neue Walkewegbrücke bilden somit baulich quasi eine Einheit. Eine Brückenerneuerung erst zu einem späteren Zeitpunkt hätte deshalb erhebliche Eingriffe auf die dannzumal bestehende Haltestelle zur Folge. Die mit den Baummassnahmen verbundenen Immissionen und Behinderungen, die sich über eine (vermutlich längere) Dauer – bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des Betriebes der Haltestelle - kaum vermeiden liessen, würden sich auf Kundschaft und Anwohnerinnen und Anwohner nachteilig auswirken (mit Folgekosten).
- Wegen der bogenförmigen Konstruktion weist die bestehende Brücke bei den Kämpfern eine Breite von nur knapp 11 m auf. Damit aber das für die Haltestelle erforderliche Lichtraumprofil von 14,2 m gewährleistet werden kann, wären an der Brücke diverse Anpassungen erforderlich (Einbuchtung im Brückenbogen). Dies wäre mit Zusatzkosten von ca. CHF 0,5 Mio. verbunden. Trotzdem müsste die

Perronbreite unter der Brücke erheblich eingeschränkt werden (auf ca. 1,5 m). Dies ist nicht nur als wenig benutzerfreundlich, sondern auch als gefährlich einzustufen, vor allem wenn die schnellen und leisen InterCity-Neigezüge an den wartenden oder ausgestiegenen Fahrgästen vorbeifahren. (Dies wird mit dem neuen Fahrplan jeweils einmal pro Stunde der Fall sein).

- Zudem genügt die heutige Brücke den Anforderungen bezüglich Fahrspurbreite und Gehwege nicht mehr, sobald die Haltestelle in Betrieb geht. Deshalb müsste ein zusätzlicher Gehweg erstellt werden, welcher rund CHF 0,1 Mio. kosten würde.

Alles in allem wird durch den Neubau der Brücke das Projekt Haltestelle um rund CHF 0,6 Mio. entlastet. Zentrale Anforderungen an die S-Bahn-Haltestelle lassen sich damit eindeutig besser umsetzen. Zudem ist die SBB bereit, sich an den Investitionskosten der neuen Brücke zu beteiligen (siehe Kap. 4.7.2).

Der Regierungsrat beantragt daher den gleichzeitigen Neubau der Walkewegbrücke.

#### **4.4 Anbindung an das städtische Bus- und Tramnetz**

Die geplante S-Bahnhaltestelle liegt unmittelbar neben den heutigen Haltestellen der BVB-Buslinie 36 und der BLT-Tramlinien 10 und 11.

Für Fahrgäste, vor allem aus dem Laufental, verkürzt sich dank der S-Bahn-Haltestelle die Fahrzeit zum Dreispitz-Areal, weil das Umsteigen im Bahnhof SBB oder in Münchenstein auf die BLT-Linien wegfällt. Ebenso kann neu am Dreispitz auf die Buslinie 36 in Richtung St. Jakob - Muttenz/Breite – Kleinbasel und Gundeldingen – Basel West umgestiegen werden, wodurch sich die Gesamtfahrzeit ebenfalls verkürzt.

Darüber hinaus plant die BVB, die Buslinie 37 vom hinteren Bruderholz (Jakobsberg) via Dreispitz-Areal und S-Bahn-Haltestelle nach St. Jakob (evt. weiter bis Muttenz oder Lehenmatt) zu verlängern. Damit wird das Dreispitz-Areal und insbesondere auch das Bruderholzspital an die S-Bahnhaltestelle angebunden.

Der Dreispitz wird somit ein wichtiger Umsteigepunkt im öffentlichen Verkehrssystem. Dies geht aus der erwähnten Potenzialstudie klar hervor.

#### **4.5 Städtebauliche Aspekte**

##### **4.5.1 Neunutzung Dreispitzareal**

Seit 1990 wird das Dreispitzareal neu genutzt. Speziell genannt seien die Einkaufszentren MParc, OBI, Athleticum, Steg-Computer, job factory store. Neben diesen publikumsintensiven Nutzungen haben auf 57 Parzellen im nördlichen Bereich des Dreispitz grundlegende Nutzungsänderungen stattgefunden, die zu einer Vermehrung der Arbeitsplätze geführt haben. Auch in den kommenden Jahren werden weitere Teile neu genutzt werden. Mittel- bis längerfristig könnte die von den Architekten Herzog und de Meuron vorgeschlagene «Vision Dreispitz» umgesetzt werden.

Die Dreispitzverwaltung geht in ihren heutigen Planungen von einer S-Bahn-Haltestelle aus. Gerade wegen der erwarteten Eröffnung des S-Bahn-Haltestelle finden viele Projekt-Besprechungen zwischen Bauherrschaften, Investoren und der Drei-

spitzverwaltung statt. Diese zeigen, dass in den nächsten 2 – 3 Jahren im Einzugsgebiet der Station mit Neubauten und der Schaffung neuer Arbeitsplätze gerechnet werden darf.

Eine nachhaltige und ökologisch vertretbare Entwicklung im Areal und die Schaffung von Arbeitsplätzen ohne wesentliche Verbesserung der Anbindung an die S-Bahn ist nach Auffassung der fünf Planungspartner (Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, Gemeinde Münchenstein, Christoph-Merian-Stiftung und Dreispitzverwaltung) nicht möglich.

#### 4.5.2 Neugestaltung Racine-Areal, Bernoulliplatz

Das Racine-Areal, das unmittelbar westlich an die geplante Haltestelle angrenzt, soll städtebaulich neu definiert werden (Bernoulliplatz). Zurzeit laufen Verhandlungen zwischen dem Eigentümer Kanton und dem Baurechtnehmer Racine. Sobald diese erfolgreich abgeschlossen sind, soll für den geplanten Bernoulliplatz ein Ideenwettbewerb durchgeführt werden, mit dem Ziel, die städtebaulichen Möglichkeiten und eine Landwertentwicklung aufzuzeigen. Aus diesem Grund lassen sich zum heutigen Zeitpunkt noch keine genaueren Angaben machen. Dieses Vorhaben wird erst zum Zeitpunkt nach Inbetriebnahme der neuen Haltestelle verwirklicht sein.

### **4.6 Kosten**

#### 4.6.1 Investitionskosten

Die Investitionskosten für die Haltestelle belaufen sich auf insgesamt **CHF 7,33 Mio.** Sie setzen sich zusammen aus (in CHF und ohne Mehrwertsteuer; MwSt):

- Projektierung	1'053'800
- Bauvorbereitung	986'550
- Grundstücke und Rechte	200'000
- Bahntechnik	669'000
- Gebäude	89'000
- Erschliessungsanlagen	2'816'000
- Versorgungsanlagen (Energie, Kabel Lifte, Telecom)	1'515'650

Angaben gemäss Kostenvoranschlag vom 1. April 2004; Basis 173.00 Punkten gemäss Zürcher Wohnbaukostenindex; Kostengenauigkeit von  $\pm 10\%$  (= Baukostenindex mit Abweichungen aus Erschwerungen bzw. Erleichterungen bei der Bauausführung).

Einzelheiten hierzu können dem Anhang 2 entnommen werden.

Die Investitionskosten für die neue Walkewegbrücke belaufen sich (gem. Kostenvoranschlag vom 1. April 2004; Basis 173.00 Punkten gemäss Zürcher Wohnbaukostenindex; Kostengenauigkeit von  $\pm 10\%$ ) auf **CHF 2,55 Mio.** (ohne MwSt). Sie setzen sich zusammen aus:

- Projektierung	610'000
- Ingenieurbau	1'940'000

Einzelheiten hierzu können ebenfalls dem Anhang 2 entnommen werden.

#### 4.6.2 Investitionsfolgekosten,

Die Investitionsfolgekosten betragen für neue Haltepunkte jährlich ungefähr 2 % der Investitionskosten. Sie werden von den SBB dort geltend gemacht, wo neue Elemente oder Teile davon zu Gunsten der Regio-S-Bahn erstellt werden. Damit wird derjenige Aufwand gedeckt, der den SBB für die Erneuerung und Instandsetzung einzelner Elemente (aufgrund ihrer Lebensdauer und Erneuerungszyklen) sowie für den baulichen und betrieblichen Unterhalt (Instandhaltung wie z.B. Reparaturen, Reinigung, Winterdienst, Strom und Beleuchtung usw.) der Investitionen entsteht.

Für die Haltestelle Dreispitz betragen die gesamten Investitionsfolgekosten entweder

- CHF 178'117.- (jährlich wiederkehrend) oder
- CHF 3,726 Mio. (Einmalzahlung, kapitalisiert auf 25 Jahre)

Die Jahreskosten setzen sich zusammen aus (in CHF):

- |  |         |
|--|---------|
| - Erneuerung und Instandsetzung            | 103'117 |
| - Instandhaltung (baulich und betrieblich) | 75'000  |

Die Berechnung der Einmalzahlung erfolgt nach der Annuitätenmethode für eine Dauer von 25 Jahren. Der Zinssatz beträgt gemäss SBB-Standard 5%. Darin enthalten ist eine Teuerung bei den Baukosten von 3%, so dass der Realzins 2% beträgt.

### 4.7 Finanzierung, Kostenteilung

#### 4.7.1 Generelle Regelung

Gemäss Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen (SBBG)<sup>5</sup> haben sich Dritte, die an Investitionen und Leistungen der SBB besonders interessiert sind und entsprechende Begehren stellen, an den Kosten angemessen zu beteiligen. Dies gilt insbesondere dann, wenn sich die Investitionen und Leistungen für die SBB nicht ausdrücklich betriebswirtschaftlich rechnen (SBBG, Art. 3 Absatz 3 und 4).

Als Besteller und Verantwortliche für den RPV haben die Kantone die Investitionen in die Infrastruktur mitzufinanzieren. Die Kostenverteilschlüssel für die einzelnen Vorhaben sind zum einen auf der Grundlage eines SBB-internen Reglements und zum anderen in Verhandlungen zwischen den Kantonen und den SBB festgelegt worden. Als objektive Bemessungskriterien dienen der Umfang der Erneuerung und das Alter der Anlagen. Ebenso spielen die Wirtschaftlichkeit und das übergeordnete Interesse für die SBB eine Rolle (Synergie mit anderen Projekten, Umsteigeverkehr, Nutzen für den Fernverkehr etc.). Je nach Situation beteiligen sich die SBB mit 10 – 20%. Neue Haltepunkte, aus denen die SBB für sich keinen Nutzen ziehen, finanzieren in der Regel die Besteller (Kantone, evt. auch Gemeinden) zu 100%.

Für die Infrastrukturanpassungen und -erweiterungen, welche nach Art. 3 Absatz 4 SBBG abgegolten werden, beansprucht die SBB von den bestellenden Kantonen ebenfalls die anteilmässige Abgeltung der Investitionsfolgekosten (Vgl. Kap. 4.6.2). Die SBB lässt den Kantonen die Wahl, ob sie die Investitionsfolgekosten entweder jährlich wiederkehrend (für eine Periode von 25 Jahren) oder als Einmalzahlung ent-

---

<sup>5</sup> SR 742.31

richten wollen. Es hängt nun von der mutmasslichen Teuerungs- und Zinsentwicklung über die nächsten 25 Jahre ab, welche Variante letztlich günstiger ist.

Der Regierungsrat sieht vor, für die ersten drei Jahre die Investitionsfolgekosten jährlich wiederkehrend abzugelten. Erst dann soll definitiv entschieden werden, ob für die folgenden Perioden die Zahlungen weiterhin jährlich oder neu einmalig erfolgen sollen. Massgebend wird sein, ob sich dannzumal die Rahmenbedingungen geändert haben könnten, und zwar im Zuge der Bahnreform 2 (vgl. Kapitel 7). Aus denselben Überlegungen sieht der Kanton Basel-Landschaft eine gleiche Regelung vor.

#### 4.7.2 Kostenteilung Haltestelle Dreispitz

Gemäss Rahmenvereinbarung (siehe Kap. 7.1.1) werden die Kosten für die S-Bahn-Haltestelle zwischen den beiden Basel und den SBB aufgeteilt: Die SBB übernehmen je 20% an den Investitions- und Investitionsfolgekosten (zur Erinnerung: an vielen neuen Haltepunkten beteiligt sich die SBB nicht; siehe oben), die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt den Rest zu je 40%.

Hinzu kommen 4,4 % an Verwaltungs-Gemeinkosten – damit verrechnen die SBB diejenigen Kosten, welche im Bauprojekt nicht direkt erfassbar sind – und ein Zuschlag für Langsamfahrstellen wegen des Mehraufwands im Bahnbetrieb während der Bauphase. Ebenfalls haben die Kantone die MwSt zu tragen.

Für die neue Walkewegbrücke konnte ebenfalls eine Beteiligung der SBB in Höhe von 20 % ausgehandelt werden. Die restlichen 80% übernimmt der Kanton Basel-Stadt. Der Kanton Basel-Landschaft hingegen hat es abgelehnt sich an den Investitionskosten zu beteiligen, da die Brücke auf baselstädtischem Boden liegt.

Die Kostenaufteilung bei der S-Bahnhaltestelle sieht wie folgt aus.

- Investitionskosten

	SBB	Kanton BL	Kanton BS
S-Bahnhaltestelle (total 7'330'000)	1'466'000	2'932'000	2'932'000
Neue Walkewegbrücke (total 2'550'000)	510'000	---	2'040'000
<i>Zwischentotal</i>	<b>1'976'000</b>	<b>2'932'000</b>	<b>4'972'000</b>
Verwaltungs-Gemeinkosten SBB (4,4 %)		129'008	218'768
Zuschlag SBB für Langsamfahrstellen		30'000	30'000
<i>Zwischentotal</i>		<b>3'091'008</b>	<b>5'220'768</b>
MwSt (7,6 %)		234'917	396'778
<b>Total Investitionskosten</b>	<b>1'976'000</b>	<b>3'325'925</b>	<b>5'617'546</b>

- Investitionsfolgekosten Haltestelle

	SBB	Kanton BL	Kanton BS
Jahresquoten (total 178'117)	35'623	71'247	71'247
Verwaltungs-Gemeinkosten SBB (4,4 %)		3'135	3'135
<b>Total Jahresquoten</b>	<b>35'623</b>	<b>74'382</b>	<b>74'382</b>

- Investitionsfolgekosten neue Walkewegbrücke

Bei der neuen Walkewegbrücke übernimmt der Kanton Basel-Stadt nach Art. 26 und Art. 32 des Eisenbahngesetzes (EBG) als neuer Eigentümer die Investitionsfolgekosten. Diese belaufen sich über die Lebensdauer der Brücke gemittelt auf ca. 2% jährlich. Zu beachten ist, dass die Unterhaltskosten am Anfang des Lebenszyklus geringer sind und erst mit zunehmendem Alter der Brücke anwachsen. Der Kanton kommt bereits heute voll für den Strassenunterhalt auf der Brücke auf, obwohl er nicht deren Eigentümer ist. Die Eigentumsübertragung wird daher nur eine marginale Kostenerhöhung zur Folge haben.

Diese Vorgehensweise zwischen dem Kanton Basel-Stadt und der SBB wurde beim Neubau der Münchensteinerbrücke ebenfalls angewendet. Mit dieser Kostenteilung konnte zwischen allen drei Partnern eine einvernehmliche Lösung erzielt werden.

#### **4.8 Plangenehmigungsverfahren**

Im Frühjahr 2004 wurden die Pläne öffentlich aufgelegt. Betroffene Anwohnerinnen und Anwohner reichten beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eine Sammeleinsprache ein.

In der Einsprache werden keine Einwände gegen das Bauobjekt erhoben und Änderungen gefordert. Viel mehr werden grundsätzliche Fragen aufgeworfen. Unter anderem wird aufgrund eigener Berechnungen das Fahrgastpotenzial und der Nutzen der Haltestelle in Frage gestellt. Deshalb soll auf den Bau verzichtet werden. Allerdings stimmen die von den Einsprechern ermittelten Fahrgastzahlen mit denjenigen in der eingangs genannten Potenzialstudie bei weitem nicht überein. Dass der Bedarf einer neuen S-Bahn-Haltestelle auf dem Rechtsweg entschieden werden soll (und kann), ist zu bezweifeln.

Ausserdem richtet sich die Einsprache gegen die Bauausführung wegen der dadurch zu erwartenden Immissionen. Dazu laufen noch Einigungsverhandlungen zwischen dem BAV und der SBB.

Den endgültigen Entscheid in Form einer Plangenehmigungs-Verfügung fällt gemäss Eisenbahnrecht das BAV, denn es handelt sich um ein Bauvorhaben auf Bahnareal.

#### **4.9 Termine**

Mit dem Bau der Haltestelle Dreispitz kann begonnen werden, sobald verbindliche Beschlüsse der Regierungen und Parlamente beider Basel vorliegen und die Referendumsfristen abgelaufen sind. Ebenso muss die rechtskräftige Plangenehmigungsverfügung vom Bundesamt für Verkehr erteilt sein. Aus heutiger Sicht ist somit Frühjahr 2005 als frühest möglicher Zeitpunkt für den Baubeginn realistisch. Die reine Bauzeit wird auf zehn Monate veranschlagt.

#### **4.10 Nutzen**

Beispiele bei den S-Bahnen in Zürich und im Ausland belegen, dass mit der Einrichtung eines S-Bahn-Netzes sowohl die Stationen als auch deren Umland im Umkreis von ca. 600 Metern aufwertet werden. Mit der besseren Erreichbarkeit der Stationen

wird das Gebiet rund um den Bahnhof für Investoren interessanter. Dies trifft für die geplante Haltestelle Dreispitz zu (vgl. hierzu die Ausführungen in Kap. 4.5).

Ebenso wird mit der Haltestelle Dreispitz ein attraktiver Umsteigepunkt im regionalen öV-System geschaffen und damit die Vernetzung der bestehenden Verkehrsträger im Sinne der Transportkette verstärkt (Vgl. Kap. 4.1 und 4.4). Auch dafür gibt es genügend Beispiele von S-Bahnhaltestellen, wie z.B. Zürich Stettbach.

## **5. Verlängerung der «Roten Linie» S6 bis Basel SBB**

### **5.1 Ausgangslage**

Eng mit dem Nordwestschweizer Projekt «Regio-S-Bahn 2005» zusammen hängt die Verknüpfung des schweizerischen und deutschen Nahverkehrsnetzes im Bahnhof Basel SBB. Mit der Einführung der sogenannten «Orangen Linie» (S4) aus Offenburg – Freiburg i.Br. ist im Januar 2002 ein erster Schritt verwirklicht worden. Prioritär ist jedoch die sogenannte «Rote Linie»: Die Züge aus dem Wiesental (Zell im Wiesental – Lörrach – Riehen - Basel Bad. Bf.) sollen bis Basel SBB verlängert werden. Eine allfällige Weiterführung ins Ergolztal bleibt als Option erhalten.

Die Behörden des Landes Baden-Württemberg und des Kantons Basel-Stadt arbeiten bereits seit mehreren Jahren zusammen am Projekt «Rote Linie». Für allgemeine Informationen hierzu sei auf das regierungsrätliche Antwortschreiben Nr. 0076 vom 18. September 2001 zum Anzug Paul Dilitz und Konsorten betreffend Verknüpfung der Regionalzugnetze Deutschlands und der Schweiz im Rahmen der Regio-S-Bahn verwiesen

### **5.2 Betreiber / Angebotskonzept für die «Rote Linie» S6**

Nach einer Preisanfrage bei mehreren Transportunternehmungen haben im April 2002 der Staatsekretär des Ministeriums für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg (UVM) und der Vorsteher des Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt (WSD) den Betrieb der S5 und S6<sup>6</sup> für zehn Jahre an die SBB zu übertragen.

Die SBB nahmen den sogenannten Vorlaufbetrieb am 15. Juni 2003 auf. Der eigentliche S-Bahn-Betrieb startet zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004.

Das Angebotskonzept der S6 sieht wie folgt aus:

- Fahrplan

Der Fahrplan 2005 der S6 basiert auf einem Halbstundentakt, der an allen Tagen angeboten wird<sup>7</sup>. Es ist vorgesehen, auch die bis Basel SBB verlängerte S6 halbstündlich anzubieten und dafür die S4 im Badischen Bahnhof einzukürzen. Solange es noch keine zweite Rheinbrücke gibt, können ohnehin nicht drei S-Bahn-Züge pro Stunde und Richtung bis/ab Basel SBB verkehren.

---

<sup>6</sup> Vorerst nur Zell i.W. – Basel Bad. Bf.

<sup>7</sup> Das sind im Schnitt etwas über 60 Züge pro Tag.

- Rollmaterial

Heute verkehren im Wiesental sechs Pendelzüge der SBB<sup>8</sup>, die speziell für den Einsatz auf deutschen Strecken angepasst und zugelassen worden sind.

Ab Frühjahr 2005 werden auf der S5 und S6 sukzessive zehn FLIRT (NRF) eingesetzt (inkl. betriebliche Reserve).

### 5.3 Benötigte Infrastruktur

Für die Verwirklichung der S6 bis Basel SBB sind folgende Infrastrukturmassnahmen vorgesehen:

- Gleisumbau im Badischen Bahnhof

Siehe Kapitel 5.4

- Perronerhöhung Gleise 1 und 2 im Bahnhof SBB

Diese Massnahme steht in engem Zusammenhang mit der «Regio-S-Bahn 2005»<sup>9</sup> und der «Roten Linie» S6.

Am 17. März 2004 bewilligte der Grosse Rat den Kredit von max. CHF 340'000.-<sup>10</sup>. Die Perronerhöhung konnte während der Sommerferien verwirklicht und am 15. August 2004 abgeschlossen werden.

- neue Haltestelle Riehen

Siehe Kapitel 5.5

- Ausbauten auf deutscher Seite (pro memoria)

Die Strecken Zell im Wiesental – Lörrach – Landesgrenze und Weil a.Rh. - Lörrach werden zurzeit für einen S-Bahn-Betrieb ausgebaut. Neben einem Ausbau der bestehenden und dem Bau von vier neuen Haltestellen in Lörrach und Schopfheim wird der Lörracher Hauptbahnhof mit einem neuen elektronischen Stellwerk ausgerüstet, womit beide Strecken in ihrer gesamten Länge ferngesteuert werden können. Ebenso wird zwischen Lörrach Stetten und Haagen eine Doppelspurinsel gebaut, was ab Dezember 2004 einen Viertelstundentakt zwischen Lörrach Stetten und Steinen ermöglicht.

Eine erste Etappe ist im Laufe des Sommers 2004 realisiert worden. Darüber hinaus werden Bahnübergänge erneuert. Die gesamten Kosten für die Infrastrukturmassnahmen belaufen sich auf rund € 45 Mio. Sie werden vom Land Baden-Württemberg, vom Zweckverband Regio-S-Bahn Lörrach (bzw. dem Landkreis), von der Bundesrepublik Deutschland und von der DB getragen.

### 5.4 Umbauten Gleisanlagen im Badischen Bahnhof

Für die Durchbindung der Linie Zell i. W. - Basel Bad. Bf. bis Basel SBB sind Gleisanpassungen im Bereich des Badischen Bahnhofs notwendig.

<sup>8</sup> NPZ («Kolibri») aus den achtziger Jahren

<sup>9</sup> Vgl. Beilage 2 zu Anhang 1, Rubrik S3 Basel-Olten

<sup>10</sup> Von den Investitionskosten von CHF 635'000.- übernimmt der Kanton Basel-Stadt 40 % (plus Zuschläge und Reserve). Investitionsfolgekosten fallen für den Kanton nicht an. Vgl. Ausgabenbericht Nr. 0517B vom 9.3.2004 betreffend Infrastrukturmassnahmen im Rahmen der Regio-S-Bahn, «Rote Linie» S6 und den GRB Nr. 04/11/37G vom 17.03.2004.

Bis heute besteht keine direkte Gleisverbindung aus dem Wiesental zur Verbindungsbahn und somit in Richtung Basel SBB. Dies wird durch die Schaffung neuer Weichenverbindungen im Bahnhofsgebiet und durch die Verlängerung der vorhandenen Gleisverbindung («Mutterspur») von den östlichen Gleisgruppen bis an die Verbindungsbahn im Südkopf ermöglicht (siehe Situationsplan im Anhang 4). Außerdem werden die Gleise vom Hochrhein (Waldshut) an die Gleise 5 und 6 angeschlossen. Dadurch werden Abkreuzungskonflikte bei den Ein- und Ausfahrten der Züge vom Wiesental und vom Hochrhein vermieden.

Insgesamt werden 21 neue Weichen sowie eine neue Kreuzung erstellt und einige bestehende Weichen und Kreuzungen zurückgebaut.

Der Umbau der Gleisanlagen bedingt eine Anpassung in der Leit- und Sicherungstechnik (Elektronik) sowie an den Oberleitungsanlagen.

Die Projektierung ist abgeschlossen. Das vereinfachte Plangenehmigungsverfahren wurde im Frühjahr eingeleitet. Das Projekt ist unbestritten. Die Plangenehmigungs-Freigabe durch das Bundesamt für Verkehr wurde im Juli 2004 erteilt.

Das heutige Programm sieht den Baubeginn im Laufe des Jahres 2005 vor. Die Bauzeit wird auf rund ein Jahr veranschlagt.

Die Infrastrukturmassnahmen im Bad. Bahnhof sind zu koordinieren mit der Einführung des geplanten 3. und 4. Gleises der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel und mit der zweiten Rheinbrücke, können aber unabhängig davon realisiert werden.

## 5.5 Zweite Haltestelle Riehen

Die Gemeinde Riehen plant, neben der heutigen Station eine zweite Haltestelle im Niederholzquartier zusammen mit einer neuen Zentrumsüberbauung zu realisieren. Die neue Haltestelle käme bei der Überführung Rauracherstrasse zu liegen. Für diesen Standort spricht vor allem die dortige Verknüpfung der «Roten Linie» mit den bestehenden Linien des öffentlichen Verkehrs, insbesondere den BVB-Buslinien 31, 34 und 45.

Ende Mai 2004 wurde in einem von der Gemeinde Riehen durchgeführten Architektenwettbewerb das Projekt ELIO des Zürcher Büros Zbinden als Siegerin erkoren. Derzeit wird die geplante Haltestelle im Detail ausgearbeitet. Ebenso werden die genauen Investitionskosten ermittelt; sie betragen gemäss heutigem Stand ca. CHF 2,4 Mio. Die Realisierung ist für den Zeitraum 2006 vorgesehen.

Der Kanton hat ein Interesse daran, dass die Gemeinde Riehen mit der S-Bahn angemessen erschlossen wird. Allerdings sollte die Gemeinde mindestens einen Drittelpreis der Investitionskosten selbst tragen. Der Riehener Gemeinderat hat sich damit grundsätzlich einverstanden erklärt. Der Regierungsrat wird dazu dem Grossen Rat zu gegebenem Zeitpunkt eine separate Vorlage unterbreiten.

## 5.6 Kosten

### 5.6.1 Investitionskosten Umbau Gleisanlagen Badischer Bahnhof

Auf der Grundlage des Bauprojekts belaufen sich die gesamten Investitionskosten auf rund € 11,194 Mio. (mit einer Genauigkeit von ± 10%; entspricht 174.60 Punkten)

gemäss Zürcher Wohnbaukostenindex). Davon entfallen € 1,721 Mio. auf die Planungskosten und **€ 9,473 Mio.** auf die reinen Baukosten.

Die Baukosten teilen sich folgendermassen auf (alle Angaben in 1'000 €):

Oberbau	3'351
Erdbau	330
Leit- und Sicherungstechnik	2'983
Oberleitung	1'829
Telekommunikation	39
Kabeltiefbau	205
Sonstiges (z.B. Sicherungsleistungen, Bauzustände)	736
<b>Baukosten</b>	<b>9'473</b>

Investitionsfolgekosten fallen aus dieser Massnahme keine an. Ebenso sollten die Investitionskosten wegen des besonderen völkerrechtlichen Status des Badischen Bahnhofs nicht der schweizerischen Mehrwertsteuer unterliegen <sup>11</sup>.

### 5.6.2 Ungedeckte Betriebskosten

Die 10 FLIRT beschafft die SBB aus eigenen Mitteln. Das Land Baden-Württemberg und der Kanton Basel-Stadt beteiligen sich somit nicht an den Investitionskosten, sondern sie gelten jährlich die ungedeckten Betriebskosten ab. Die Betriebskosten enthalten u.a. die Abschreibungs- und Verzinsungskosten des neuen Rollmaterials.

Auf dem Abschnitt Basel Bad. Bf. – Zell i.W. der S6 und auf der S5 (Weil a. Rh. – Lörrach – Steinen) betragen die jährlichen Betriebskosten während der zehn Jahre bis 2014 (gemäss Verkehrsvertrag; siehe Kap. 7.2.2) zwischen € 4,6 und 5,6 Mio. Diese Kosten gilt das Land Baden-Württemberg bereits heute vollumfänglich ab.

Auf der Verbindungsbahn Basel Bad. Bf. - Basel SBB betragen die ungedeckten Betriebskosten der S6 für einen Stundentakt rund CHF 630'000.-/Jahr, für einen Halbstundentakt CHF 985'000.-/Jahr (Grundlage: Richtofferte SBB vom Juni 2004).

Heute betragen auf der Verbindungsbahn die ungedeckten Kosten der stündlich verkehrenden S4 («Orange Linie») rund CHF 638'000.-. In Kombination mit dem Stundentakt der S6 – dies wäre die Alternative zum Halbstundentakt der S6 - würden die betrieblichen Mehrkosten insgesamt rund CHF 1'470'000.- betragen. Gründe dafür sind u.a. die höheren Trassenbenützungsgebühren wegen des auf der S4 eingesetzten Rollmaterials (Doppelstockzüge) und der sogenannte Kannibalisierungseffekt zwischen den Erlösen der S4 und S6.

Aus finanziellen Gründen und aufgrund des Nutzens für den Kanton gibt der Regierungsrat einer halbstündlichen Führung der S6 gegenüber einer stündlichen sowie einer Kombination von Stundentakt S4 + Stundentakt S6 bis Basel SBB den Vorzug.

---

<sup>11</sup> Dieser sehr komplexe Sachverhalt wird derzeit noch abgeklärt.

## 5.7 Finanzierung und Kostenteilung

### 5.7.1 Investitionskosten Gleisumbau Badischer Bahnhof

Die Planungs- und Baukosten werden zwischen dem Land Baden-Württemberg und dem Kanton Basel-Stadt im Verhältnis 2 :1 aufgeteilt.

Eine Beteiligung Dritter ist kaum zu erwarten. Trotz Beharrens des Landes Baden-Württemberg, das den grössten Teil der Gesamtkosten trägt, auf eine Mitfinanzierung der DB hat diese eine Beteiligung abgelehnt. Zum einen macht DB Netz geltend, dass die Investition sich für sie nicht betriebswirtschaftlich rechne, da keine neuen Zugleistungen auf ihrem Netz erbracht werden. Zum anderen ist nicht DB Netz, sondern die Bundesrepublik Deutschland Eigentümerin der Infrastruktur im Badischen Bahnhof (aufgrund des Staatsvertrags D/CH). Daher ist eine nachträgliche Beteiligung der Bundesrepublik theoretisch nicht auszuschliessen. Allerdings handelt es sich hierbei um komplexe, auf Staatsebene zu führende Verhandlungen. Diese haben in einem grösseren Gesamtkontext (betrifft auch den Kanton SH) begonnen, doch sind zum heutigen Zeitpunkt weder Dauer noch Ergebnis der Verhandlungen absehbar.

Den Anteil des Kantons Basel-Stadt an den Planungskosten in Höhe von CHF 780'000.- hat der Grosse Rat bereits am 17. März 2004 bewilligt.<sup>12</sup>

Nach Abzug der Planungskosten übernimmt der Kanton Basel-Stadt somit einen Anteil in Höhe von rund € 3'158'000 Mio.. Dies macht umgerechnet rund **CHF 4'900'000.-** aus.<sup>13</sup>

### 5.7.2 Ungedeckte Betriebskosten

Die ungedeckten Betriebskosten auf der Verbindungsbahn sollen zwischen dem Bund, dem Kanton Basel-Stadt und der Gemeinde Riehen aufgeteilt werden. Eine Beteiligung Baden-Württembergs kommt nicht in Frage, da das Land, wie bereits in Kap. 5.6.2 erwähnt, für die ungedeckten Kosten auf dem Abschnitt Basel Bad. Bf. bis zur Landesgrenze allein aufkommt. Aus diesem Grund haben das WSD und das UVM vereinbart, die Trennlinie im Bad. Bahnhof zu legen. Dies erweist sich insofern als praktisch, als dass die Einführung der S6 zwischen Zell im Wiesental und Basel Bad. Bf. nicht von der Verlängerung bis Basel SBB abhängig ist und dadurch der Kanton Basel-Stadt sich bis jetzt nicht an der Abgeltung der Betriebskosten zu beteiligen hat.

Die Abgeltung der ungedeckten Betriebskosten auf der Verbindungsbahn erfolgt im Rahmen des (jährlichen) Bestellverfahrens gemäss schweizerischem Eisenbahnge setz, im Kanton Basel-Stadt im Rahmen des ordentlichen Budgetprozesses. Be reits heute gilt der Bund 37% die ungedeckten Kosten der S4 (von CHF 638'000.-) ab<sup>14</sup>, den Rest trägt der Kanton Basel-Stadt (CHF 402'000.-). Dem Gesuch des WSD, sich mit demselben prozentualen Anteil an den ungedeckten Betriebskosten

---

<sup>12</sup> Vgl. Ausgabenbericht Nr. 0517B und GRB Nr. 04/11/37G, a.a.O.

<sup>13</sup> zum Wechselkurs von rund CHF 1,55 (15. Oktober 2004)

<sup>14</sup> Vgl. Kap. 5.6.2

beim Halbstundentakt der S6 (in Höhe von ca. CHF 985'000.-) zu beteiligen, hat das BAV entsprochen.

Der Gemeinderat Riehen hat sich bereit erklärt, dass von den restlichen ca. CHF 620'000.- die Gemeinde CHF 280'000.- übernimmt; das sind 45% im innerkantonalen Verhältnis. Dabei ist vorgesehen, dass diejenigen Beiträge, welche die Gemeinde heute für die Verlängerung der Tramlinie 2 bis Riehen Dorf leistet, neu in die S6 fliessen werden.

Nach Abzug der Beiträge von Bund und Gemeinde hat der Kanton Basel-Stadt CHF 340'000.- zu übernehmen. Dieser Betrag wird mit den Einsparungen, die aus dem Verzicht auf die Verlängerung der S4 bis Basel SBB resultieren, kompensiert.

## 5.8 Tarifierung

Eine einfache kundenfreundliche Tarifierung ist Voraussetzung, dass das Angebot der S6 bis Basel SBB auch rege genutzt wird.

Für den Kanton Basel-Stadt ist insbesondere eine Integration des Abschnitts Riehen – Basel Bad.Bf. in den TNW unbestritten. Die Massnahme soll daher prioritär umgesetzt werden, spätestens zum Zeitpunkt der Verlängerung der S6 bis Basel SBB. Die Verbindungsbahn ist bereits seit September 1996 in den TNW integriert.

Bereits im Verkehrsvertrag (siehe Kap. 7.2.2) wurde auf Druck der baselstädtischen Delegation festgehalten, dass die Strecke Riehen – Basel Bad. Bf. in den Gültigkeitsbereich des TNW fallen soll. Im Herbst 2003 ersuchte das WSD den TNW, die Integration dieser Strecke in den TNW rasch möglichst zu realisieren. Nach teils zähen Verhandlungen mit dem RegioVerkehrsverbund Lörrach (RVL), dem heute sämtliche Einnahmen auf der Strecke Basel Bad.Bf. – Riehen zufallen, und der wiederholten Intervention des WSD bei den verschiedenen Akteuren konnte in diesem Sommer der Durchbruch erzielt werden: Ab 1. Januar 2005 gelten auf der Strecke Basel Bad. Bf. alle TNW-Fahrausweise.

Ausserdem ist zu einem späteren Zeitpunkt geplant, dass ab Riehen auch SBB-Einzelbillette nach sämtlichen Schweizer Zielen, also auch ausserhalb des TNW gelöst werden können.

## 5.9 Zoll- und Grenzformalitäten

Die schweizerischen und deutschen Zoll- und Grenzbehörden haben bereits mit der Einführung der «Orangen Linie» S4 bis Basel SBB ein Konzept eingeführt, das einen vereinfachten Grenzübergang in Form von stichprobenweisen Kontrollen in den Grenzbahnhöfen und im fahrenden Zug ermöglicht. Dieses Grenzabfertigungs-Konzept soll auf die S6 ausgedehnt werden, sobald diese bis Basel SBB verlängert wird. Die zuständige kantonale Fachstelle wird die Grenzbehörden rechtzeitig kontaktieren. Aufgrund der bisher mit der S4 gemachten Erfahrungen sollte mit keinen grösseren Schwierigkeiten bei der Umsetzung zu rechnen sein. Dasselbe Grenzabfertigungs-Konzept hat sich bereits seit 1997 auf der «Grünen Linie» ins Elsass bewährt.

## 5.10 Nutzen der Roten Linie

Mit einem attraktiven Angebot, so wie es im Rahmen der Regio-S-Bahn vorgesehen ist, soll die angestrebte Erhöhung des Modal Splits im grenzüberschreitenden Pendler- und Freizeitverkehr erreicht werden. Vom Umsteigeeffekt wird insbesondere der Kanton Basel-Stadt und die Gemeinde Riehen profitieren.

Die Gemeinde Riehen und das ganze Wiesental (mit den Städten Lörrach und Schopfheim) erhalten mit der «Roten Linie» S6 erstmals eine direkte Bahnverbindung nach Basel SBB. Dort wird die S6 voll in den Knoten eingebunden, in dem schlanke Anschlüsse auf die Fernzüge und auf andere S-Bahnlinien bestehen. Ausserdem ist in den letzten Jahren mit EuroVille die Gegend rund um den Bahnhof SBB mit neuen Arbeitsplätzen erheblich aufgewertet worden.

Aus diesen Erwägungen heraus sieht es der Regierungsrat als verkehrspolitisches Ziel an, den Badischen Bahnhof und den Bahnhof SBB halbstündlich mit der S6 zu verbinden.

Eine Nachfrage-Potenzialstudie, die bereits 1998 im Auftrag des WSD und der Gemeinde Riehen durchgeführt worden war, geht im Falle einer Verlängerung der S6 bis Basel SBB von einer Zunahme von rund 1'200 Personenfahrten pro Werktag auf der Verbindungsbahn aus. Hierzu gilt anzumerken, dass die Studie auf sehr vorsichtigen Schätzungen beruht, was den Umstieg vom Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr und den Neuverkehr im öV betrifft. Ebenfalls liess sich damals das Potenzial auf deutscher Seite nicht genau quantifizieren. Davon ausgehend, dass bereits heute mit der S4 aus Freiburg die in der Studie ermittelte Anzahl Personenfahrten pro Werktag am Rheinübergang fast erreicht wird, dürfte sie mit der Verlängerung der S6 sogar deutlich überschritten werden.

## 5.11 Termine / Meilensteine

Sommer 2004	Infrastrukturmassnahmen auf deutscher Seite (Doppelspur- ausbau Lörrach Stetten – Steinen, Umbau bestehender und Bau neuer Haltepunkte etc.)
12.12.2004	Neuer Fahrplan (Halbstundentakt) auf der S5 und S6
Bis Ende 2004	Unterzeichnung Bau- und Finanzierungsvereinbarung Gleis- umbau im Badischen Bahnhof
1.1.2005	Integration Riehen – Bad. Bahnhof in den TNW
März – Okt. 2005	Ablieferung zehn FLIRT auf der S5 und S6
1. Hälfte 2005	Beginn Gleisumbau im Bad. Bahnhof
Dez. 05/Juni 06	Verlängerung der S6 bis Basel SBB

## **6. Beantwortung des Anzugs Susanne Signer betreffend Einbezug der Regio-S-Bahn-Strecke Riehen - Basel in den TNW**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 22. Oktober 2003 den nachstehenden Anzug Susanne Signer dem Regierungsrat überwiesen:

"Das Netz der Regio-S-Bahn wird schrittweise erweitert. Nach der grünen Durchmesserlinie Mulhouse – Frick/Laufenburg wird seit dem 1.1.02 auch die orange Linie (Freiburg – Basel) zum Bahnhof SBB geführt, und hoffentlich bald soll auch die Fahrt von Zell im Wiesental mit der roten Linie direkt zum Bahnhof SBB möglich sein. Vor-erst fahren die Züge der roten Linie jedoch nur bis zum Badischen Bahnhof, neu ist aber, dass diese Strecke seit dem 15. Juni 2003 von den SBB mit eigenem Rollmaterial befahren wird.

Die Einführung des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) 1987 und des Umweltschutz-Abonnements, das inzwischen auf dem gesamten Streckennetz des TNW (BVB, BLT, Autobus AG Liestal, SBB, Postauto Nordwestschweiz, WB, BBR) gültig ist, war eine Pioniertat und hat dem öffentlichen Verkehr in unserer Agglomeration wichtige Impulse gebracht.

Der TNW hat mit den grenzüberschreitenden Tarifen und Abonnementen (RegioCardPlus, DistriPass und AlsaPlus-TNW oder TicketTriRegio) sein Angebot weiterentwickelt und sich den neuen Gegebenheiten angepasst. Leider wurde dies im Zusammenhang mit der Übernahme der roten Linie durch die SBB zum grossen Nachteil der betreffenden Benutzerinnen und Benutzer, d.h. vor allem der Riehener Bevölkerung verpasst.

Es entstand die paradoxe Situation, dass in den SBB-Zügen zwischen Riehen und dem Badischen Bahnhof "also auf Schweizer Gebiet" das Schweizer UAbO nicht gültig ist, sondern nur Abonnemente des RVL sowie die RegioCardPlus.

Die Unterzeichnende bittet die Regierung, sich dafür einzusetzen, dass die von den SBB betriebene Strecke Riehen – Basel umgehend in den Tarifverbund Nordwestschweiz einbezogen wird.

Susanne Signer"

Wir erlauben uns, dazu Stellung zu nehmen.

Das Anliegen der Anzugstellerin ist weitgehend erfüllt. Wir verweisen auf die Ausführungen in Kapitel 5.8. In diesem Sinne beantragen wir, den Anzug Susanne Signer als erledigt abzuschreiben.

## **7. Rechtliche Grundlagen**

Das neue kantonale Gesetz zum öffentlichen Verkehr (ÖVG; noch nicht rechtswirksam) sieht in § 11 die Möglichkeit vor, Investitionsbeiträge an Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs zu leisten. Im Zusammenhang mit der Regio-S-Bahn hat der Grosse Rat bereits in einzelnen Fällen Beiträge gesprochen (u.a. an die Zusatzausrüstung für die 2-Frequenz-Züge der «Grünen Linie» S1, an den Bau des neuen Zwischenperrons im Bahnhof St.Johann und an die Erhöhung des Perrons Gleise 1 und 2 im Bahnhof SBB).

Die gesetzlichen Grundlagen des Bundes sind allerdings im Umbruch. Im Rahmen der Bahnreform 2<sup>15</sup> beabsichtigt der Bund u.a. eine Entflechtung der Aufgaben zwischen Bund und den Kantonen. Demnach wäre der Bund für ein sogenanntes Grundnetz allein zuständig; das Ergänzungsnetz fiele hingegen in die Zuständigkeit der Kantone bzw. der zu diesem Zweck zu gründenden Zweckverbände. Je nach Variante müssten allenfalls die Kantone künftig für die Finanzierung von Publikumsanlagen (Bahnhöfen) ausserhalb der Knoten aufkommen. Die Vereinbarung zwischen der SBB AG und den Kantonen der Nordwestschweiz (siehe in Kap. 7.1.1) enthält deshalb einen Vorbehalt zu einer allfälligen Änderung der Finanzierungsmodalitäten.

## 7.1 «Regio-S-Bahn 2005»

### 7.1.1 Verträge über Infrastrukturanpassungen und -erweiterungen

Die Grundlagen für die Projektierung, den Bau und die Finanzierung der notwendigen Infrastruktur wurden in der «Rahmenvereinbarung über Infrastrukturanpassungen und -erweiterungen auf dem Netz der SBB AG im Perimeter der Regio-S-Bahn Basel mit Zeithorizont 2005» festgehalten und am 3. Dezember 2002 von der KöV Nordwestschweiz unterzeichnet, unter Vorbehalt der Genehmigung durch die jeweils zuständigen Organe.

Generell muss vor Inangriffnahme der Bauarbeiten zwischen der SBB AG und dem Kanton eine vertragliche Regelung vorliegen. Die Genehmigung des vorliegenden Grossratsbeschlusses vorausgesetzt, wird die erwähnte Rahmenvereinbarung durch einen entsprechenden Vertrag zwischen der SBB und dem Kanton Basel-Stadt abgelöst. Dieser besteht aus einem Hauptvertrag, der für alle Kantone gleich lautet, und - im Falle des Kantons Basel-Stadt - einem dazugehörigen Vertragsmodul für die neue Haltestelle Dreispitz. Wesentlicher Teil dieser Verträge ist die Regelung der Investitions- und Investitionsfolgekosten. Für letztere wird im Falle der Abgeltung mittels Jahresquoten ein Vertrag geschlossen, der 25 Jahre gültig ist und nur aus schwerwiegenden Gründen vorzeitig gekündigt werden kann.

In diesem Vertrag ist insbesondere auch ein strenges Controlling vorgesehen, damit es bei der jetzt noch vorhandenen, planungsbedingten Kostengenauigkeit von  $\pm 10\%$  nicht zu unkontrollierten baulichen Mehrkosten kommen wird.

### 7.1.2 Vereinbarung über den Betrieb der Regio-S-Bahn Basel 2005

Die SBB AG hat für den Betrieb der Regio-S-Bahn Rollmaterial bestellt und für die Nordwestschweiz reserviert. Die Kantone beteiligen sich am Aufwand, u.a. an der Abschreibung und Verzinsung des neuen Rollmaterials, im Rahmen der jährlichen Abgeltungen der ungedeckten Kosten der einzelnen Linien.

Im Sinne der Planungssicherheit bei der SBB und der Angebotssicherheit bei den Kantonen (knappe Schienenkapazität für die S1 und S3) liegt es für beide Parteien

---

<sup>15</sup> Im Frühling dieses Jahres führte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Vernehmlassung zur Bahnreform 2 durch. Die Auswertung der Vernehmlassung erfolgt im zweiten Halbjahr 2004. Die Termine sehen eine Behandlung in den Eidgenössischen Räten im Jahr 2005 und die Inkraftsetzung im Jahr 2007 vor.

im gegenseitigen Interesse, eine mehrjährige «Vereinbarung über den Betrieb der Regio-S-Bahn Basel 2005» (Langfristvereinbarung; LFV) zu treffen. Die LFV regelt die Grundsätze der gegenseitigen Leistungserbringung, welche im ordentlichen jährlichen Bestellverfahren gemäss Art. 10 ff. der Abgeltungsverordnung des Bundes (ADFV)<sup>16</sup> näher definiert sind. Die Vereinbarung enthält als integrierenden Bestandteil das Angebotskonzept unter Annahme der sukzessiven Inbetriebnahme der FLIRT. Ebenso sind in einer Planrechnung die Abgeltungsbeträge aufgeführt, die aufgrund des neuen Rollmaterials ab dem Fahrplan 2007 (Einsatz FLIRT auf der S3) entstehen (Vgl. Kap. 4.2 im Anhang 1).

Die LFV tritt nach Unterzeichnung in Kraft und ist gültig bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009. Die Genehmigung und Unterzeichnung der LFV erfolgt unter dem Vorbehalt der Zustimmung der zuständigen Behörden.

## 7.2 Rote Linie S6

### 7.2.1 Bau- und Finanzierungsvertrag

Der Gleisumbau im Bad. Bahnhof ist in einem Bau- und Finanzierungsvertrag geregelt. Dieser wird zwischen der DB, dem Land Baden-Württemberg und dem Kanton Basel-Stadt abgeschlossen. Die Unterzeichnung durch den Kanton Basel-Stadt steht unter dem Vorbehalt der Genehmigung der zuständigen Behörde.

### 7.2.2 Verkehrsvertrag

Die Art, der Umfang, die Finanzierung sowie die Qualitätsmerkmale, welche die SBB auf der S5 und S6 erbringen, sind in einem 10-jährigen Verkehrsvertrag zwischen den Bestellern, dem Land Baden-Württemberg und Kanton Basel-Stadt, und den SBB detailliert geregelt. Der Vertrag wurde am 21. Februar 2003 von allen drei Parteien unterzeichnet. Für den Kanton Basel-Stadt hat der Vertrag erst mit erfolgter Verlängerung der S6 bis Basel SBB finanzielle Auswirkungen. Der Vertrag enthält bereits eine Absichtserklärung, wonach in Riehen ein zweiter Haltepunkt erstellt und die Strecke Riehen Dorf – Basel Bad.Bf. in den TNW integriert werden soll.

## 8. Politische Würdigung

Die Regio-S-Bahn, insbesondere die «Rote Linie», ist ein verkehrspolitisches Ziel, das der Regierungsrat bereits vor Jahren deklariert hat und zu dem er sich wiederholt positiv geäussert hat (u.a. Legislaturziele bzw. Regierungsprogramme, Politikplan, regionales öV-Ausbauprogramm oder Verkehrsplan Basel). Der Regierungsrat verfolgt mit Nachdruck das Ziel einer möglichst raschen Verwirklichung dieses Vorhabens. Der Regierungsrat hat die erforderlichen Beträge ins Investitionsprogramm eingestellt.

Auch der Grosse Rat hat bisher das Vorhaben Regio-S-Bahn stets unterstützt. So hat sich insbesondere die damalige grossrätliche Gesamtverkehrskommission in ihrem Bericht Nr. 9064 zum Ausbauprogramm für den regionalen öffentlichen Verkehr

---

<sup>16</sup> SR 742.101.1

1999 – 2008 (vom 16. Januar 2001) für eine möglichst rasche Realisierung der Regio-S-Bahn ausgesprochen. Die entsprechenden Empfehlungen zur Umsetzung wurden vom Grossen Rat am 14. März 2001 ohne Gegenstimme gutgeheissen. Ebenso genehmigte der Grossen Rat am 17. März 2004 nahezu einstimmig den Planungskredit für den Gleisumbau im Badischen Bahnhof.

Mit der «Regio-S-Bahn 2005» und der Verlängerung der «Roten Linie» S6 bis Basel SBB werden Meilensteine erreicht. Mit diesen Massnahmen wird das gesamte öV-System in der Region Basel aufgewertet, und ein seit vielen Jahren angestrebtes Ziel wird endlich erreicht.

Die über mehrere Jahre koordinierte Planung zwischen den Kantonen, der SBB und der Rollmaterialindustrie zur Abstimmung der Angebotsvorstellungen auf die bestehenden Schienenkapazitäten, auf die technischen Erfordernisse des neuen Rollmaterials und auf die anzupassenden Infrastrukturen der Publikumsanlagen lassen nur einen geringen Spielraum für Alternativen zu. Quasi die einzige Alternative zum Konzept «Regio-S-Bahn 2005» wäre das Belassen des heutigen Zustands, mit anderen Worten «nichts tun». Aufgrund der im Anhang 1 geschilderten Situation könnte dies allerdings zur Konsequenz haben, dass nicht einmal die heutige Qualität der Angebotsleistungen beibehalten werden könnte. Bis jetzt räumt aber die SBB der Regio-S-Bahn Basel zusammen mit den S-Bahnen in Zürich und Bern erste Priorität ein. Die Mitfinanzierung dieser S-Bahnen durch die SBB ist trotz Entlastungsprogramm 2003 des Bundes bis 2008 gesichert. Eine kurzfristig begrenzte Verschiebung einzelner Massnahmen der Regio-S-Bahn um 6 - 12 Monate wäre zwar noch möglich. Hingegen würden bei einem gänzlichen Verzicht der Nordwestschweizer Kantone auf die geplanten Massnahmen sowohl bei der Infrastruktur als auch beim Rollmaterial die von der SBB für die Regio-S-Bahn Basel reservierten Finanzmittel in andere Regionen abfliessen.

## **9. Antrag**

Das Geschäft wurde vom Finanzdepartement gemäss § 55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (vom 16. April 1997) geprüft.

Gestützt auf diese Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme der nachstehenden beiden Beschlussempfehlungen.

Basel, 5. November 2004

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Der Präsident

Der Staatsschreiber

Jörg Schild

Dr. Robert Heuss

## **Grossratsbeschluss 1**

---

betreffend

**Beitrag des Kantons Basel-Stadt an den Bau der Haltestelle Basel Dreispitz  
samt neue Walkewegbrücke im Rahmen des Projekts «Regio-S-Bahn 2005»**

vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrates, bewilligt einen Kredit in Höhe von CHF 5'620'000.- für den Bau einer neuen SBB-Haltestelle Dreispitz für die Periode 2005 – 2006 zulasten des Wirtschafts- und Sozialdepartements (Position **8010 / 563.004 / 801.5240.40012**)

Die Kosten beziehen sich auf den Voranschlag der SBB vom 30. April 2004. Dies entspricht 173.00 Punkten gemäss Zürcher Wohnbaukostenindex (Basis 1977)

Dieser Beschluss wird wirksam, sobald auch der Kanton Basel-Landschaft seinen Kreditanteil an der Haltestelle beschlossen hat.

Dieser Beschluss ist zu publizieren; er unterliegt dem fakultativem Referendum.

## **Grossratsbeschluss 2**

---

betreffend

**Beitrag des Kantons Basel-Stadt an den Gleisumbau im Badischen Bahnhof im Rahmen der Verlängerung der Regio-S-Bahn, «Rote Linie» (S6), bis Basel SBB**

vom

://: Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag des Regierungsrates, bewilligt im Rahmen der Verlängerung der Roten Linie (S6) der Regio-S-Bahn bis Basel SBB für die Periode 2005 – 2006 einen Kredit in Höhe von CHF 4'900'000.- (auf der Basis von € 3'158'000.-, umgerechnet zum Kurs von rund CHF 1.55; 15.10.2004) für den Gleisumbau im Badischen Bahnhof zulasten des Wirtschafts- und Sozialdepartements (Position 8010 / 563.004 / 801.5240.40011)

Die Kosten beziehen sich auf den Voranschlag der DB vom August 2004. Dies entspricht 174.60 Punkten gemäss Zürcher Wohnbaukostenindex (Basis 1977)

Dieser Beschluss ist zu publizieren; er unterliegt dem fakultativem Referendum.

://: Der Anzug Susanne Signer betreffend Einbezug der Regio-S-Bahn-Strecke Riehen – Basel in den TNW wird als erledigt abgeschrieben.

## Anhang 1: Das Projekt «Regio-S-Bahn Basel 2005»

---

### **1. Ausgangslage**

Nach den nachweisbaren Erfolgen im Ausland und in Zürich sollen in den kommenden Jahren in allen grösseren Schweizer Agglomerationen S-Bahn-Systeme realisiert werden. Die SBB hat hierfür sieben S-Bahn-Regionen definiert (Zürich, Bern, Basel, Zentralschweiz inkl. Stadtbahn Zug, Genf/Lemanbecken, Tessin und St. Gallen). Diesem ambitionierten Programm liegt die Erkenntnis zu Grunde, dass in dicht bebauten und topografisch schwierigen Regionen ein Strassenausbau wesentlich teurer als ein Ausbau im öffentlichen Verkehr zu stehen käme und der öffentliche Verkehr in städtischen Gebieten einen bedeutenden Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme leisten kann. Die Nordwestschweiz, die zweitwichtigste Wirtschaftsregion der Schweiz, muss sich ebenfalls dieser Herausforderung stellen, um mit den grossen Anstrengungen der anderen Wirtschaftsregionen im Wettbewerb um ihre Standortgunst Schritt zu halten.

Im Gegensatz zur Zürcher S-Bahn, deren gesamtes Netz am 27. Mai 1990 in Betrieb genommen wurde, ist in der Region Basel ein pragmatisches, etappenweises Vorgehen gewählt worden, dies in Berücksichtigung der besonderen anspruchsvollen Verhältnisse (fünf Kantone, Dreiland). Als erste grenzüberschreitende S-Bahnlinie wurde auf den Fahrplanwechsel Juni 1997 die «Grüne Linie» (S1 Mulhouse - Basel - Frick/Laufenburg) zusammen mit der neuen Haltestelle Basel St.Johann in Betrieb genommen. 1998 wurde auf Bestellung der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn die Strecke Sissach – Läufelfingen - Olten wieder in Betrieb genommen und als «Violette Linie» S9 bezeichnet. Im Juni 2001 wurde auf der «Blauen Linie» S3 Olten - Basel – Laufen der integrale Halbstundentakt eingeführt, nachdem der Fahrplan bereits in den Jahren zuvor kontinuierlich verdichtet worden war. Auf deutscher Seite wurde im Frühjahr 1999 die Linie zwischen Weil am Rhein und Lörrach zusammen mit zwei neuen Haltepunkten wieder in Betrieb genommen («Rosarote Linie» S5). Anfangs 2002 wurde mit der «Orangen Linie» S4 (Offenburg - Freiburg i.B. - Basel Bad. Bahnhof - Basel SBB) die erste regionale Direktverbindung zwischen Deutschland und der Schweiz geschaffen. Auf der Strecke Zell im Wiesental – Lörrach – Basel Bad.Bf. («Rote Linie» S6) wird derzeit die Infrastruktur für einen S-Bahn-Betrieb erneuert, und die Verlängerung der S6 bis Basel SBB ist geplant.

Details können der Beilage 1 Chronik zur Regio-S-Bahn entnommen werden.

Der Erfolg der Regio-S-Bahn darf sich sehen lassen. Namentlich auf der S3 hat die Verkehrsleistung (gemessen in Personenkilometern) seit der Einführung des halbstündlichen S-Bahn-Betriebs um über 30% zugenommen. Die Ergolztalbahn Basel - Olten wird heute täglich von über 15'000 Passagieren benutzt und gehört damit zu den wichtigsten Linien des schweizerischen Bahnverkehrs. Im vergangenen Jahr (2003) haben die Frequenzen auf der S3 im Ergolztal und im Laufental nochmals um 4% zugenommen. Auch auf der S1 hat die Verkehrsleistung seit der Einführung um rund 10% zugenommen, wobei sich allerdings die Frequenzen bereits vorher auf hohem Niveau bewegt haben.

Dazu beigetragen haben sicher die verstärkten Marketingaktivitäten auf der Bestellerverseite (Kantone) wie auch der SBB. Eine sehr wichtige Rolle spielt dabei zweifelsohne auch der heutige integrale Tarifverbund Nordwestschweiz mit dem Umweltabonnement. Ein besonderer Aspekt ist allerdings zu berücksichtigen. Da es bis auf die Strecken Sissach – Läufelfingen – Olten und Stein Säckingen – Laufenburg in der Nordwestschweiz keine reinen SBB-Nebenlinien gibt, wickelt sich der Regionale Personenverkehr (RPV) vornehmlich auf den Hauptstrecken ab, auf der aber auch Schnellzüge verkehren. Das Zugsangebot wirkt sich daher auf die Nachfrage bestimmter Verbindungen besonders aus (z.B. Basel – Liestal – Sissach oder Basel – Rheinfelden - Frick). Je nachdem, wo die Schnellzüge halten, wann und wie häufig sie verkehren und wie lange die Fahrzeit dauert, werden sie im RPV gegenüber der S-Bahn vorgezogen.

## **2. Das System Regio-S-Bahn: Ein Zusammenwirken von Fahrplanangebot, Rollmaterial und Infrastruktur**

---

### **2.1 Heutige Situation**

#### 2.1.1 Fahrplanangebot

Auf der S1 (Abschnitt Basel SBB – Stein Säckingen) und auf der S3 verkehren die Züge in etwa halbstündlich. Die S9 (Sissach - Läufelfingen – Olten) hingegen verkehrt stündlich.

Die Fahrplangestaltung wird heute erschwert, weil auf den SBB-Hauptstrecken zwischen Liestal und Olten und zwischen Pratteln und Brugg die Kapazitäten sehr knapp sind. Der Grund ist der ausgeprägte Mischverkehr, indem der schnelle Personenfernverkehr (InterCity, Hochgeschwindigkeitszüge ICE, InterRegio und Schnellzüge), die S-Bahn und der Güterverkehr auf denselben Trassen verkehren. Besonders im Ergolztal ist in den kommenden Jahren, mit Eröffnung des Lötschbergbasistunnels, mit einer Zunahme des alpenquerenden Transitgüterverkehrs zu rechnen. Diese Entwicklung entspricht der schweizerischen Verkehrspolitik, die eine Verlagerung des Strassengüterverkehrs auf die Schiene zum Ziel hat. Stark eingeschränkt wird dadurch aber der Spielraum für einen Ausbau des RPV. Schon heute können aus Kapazitätsgründen Tecknau und Lausen nur stündlich mit der S3 bedient werden. Aus dem gleichen Grund können auf der Bözbergstrecke vorerst keine neuen Haltepunkte in Betrieb genommen werden. Erst ein neuer Juradurchstich (Wisenbergtunnel) würde diese Strecken wirksam entlasten.

Im Laufental schränkt der eingleisige Abschnitt Aesch – Laufen – Delémont den betrieblichen Spielraum ebenso stark ein.

#### 2.1.2 Rollmaterial

In der Nordwestschweiz verkehren heute die sogenannten «Neuen Pendelzüge» (NPZ; auch «Kolibris» genannt) der SBB aus den achtziger und neunziger Jahren. Der NPZ weist gegenüber modernen Nahverkehrsfahrzeugen folgende Nachteile auf:

- schwaches Beschleunigungs- und Bremsvermögen;

- enge, ungünstig angeordnete Einstiege mit mehreren Stufen bei den Zwischenwagen;
- unübersichtlicher, in den Nachtstunden wenig angenehmer Innenraum;
- fehlende Fahrgast-Informationssysteme;
- fehlende Klimatisierung.

Die schwachen Beschleunigungs- und Verzögerungswerte, gepaart mit den engen und unbequemen Einstiegen verlängern die Halte- und letztlich die Fahrzeit. Dies wirkt sich auf die ohnehin vorhandenen Kapazitätsengpässe besonders negativ aus.

### 2.1.3 Infrastruktur

Die heutigen Bahnhöfe und Stationen in der Nordwestschweiz entsprechen in verschiedener Hinsicht nicht mehr den Anforderungen, die an Publikumsanlagen eines S-Bahn-Systems gestellt werden:

- Uneinheitliche, vielerorts tiefe Perronkanten erschweren das Ein- und Aussteigen und stellen ein Unfallrisiko dar;
- Fehlende, barrierefreie Zugänge mit Rampen oder Lift, somit erschwerte Zugangsmöglichkeit für Behinderte;
- Unübersichtliche Personenunterführungen vielerorts;
- Fehlender Witterungsschutz;
- Fehlende Kundeninformation;
- heterogenes Erscheinungsbild.

## **2.2 Anforderungen an eine moderne Regio-S-Bahn**

Damit die Regio-S-Bahn zunehmend ihre Funktion als Rückgrat im regionalen öffentlichen Verkehr erfüllen kann, sollen das Angebot und die Dienstleistungsqualität verbessert werden. Zu diesem Zweck haben bereits 1999/2000 die SBB zusammen mit den kantonalen öV-Fachstellen der Nordwestschweiz gemeinsam die zentralen Anforderungen an ein neues Regionalfahrzeug und an kundenfreundliche Publikumsanlagen (Infrastruktur) formuliert.

- Fahrplanangebot

Auf allen Linien soll grundsätzlich der Halbstundentakt angeboten werden. Das Angebot muss angesichts der knappen Kapazitäten auf den Hauptstrecken auch langfristig gesichert und bis zur Inbetriebnahme zusätzlicher Schienenkapazitäten betrieben werden können.

- Rollmaterial

Mit neuem Rollmaterial sollen die für den RPV nur beschränkt vorhandenen Streckenkapazitäten optimal ausgenutzt werden, vor allem durch kürzere Aufenthalts- und Fahrzeiten. Insbesondere soll im Dreiland der grenzüberschreitende Einsatz der Fahrzeuge möglich sein.

- Infrastruktur

Damit die Vorteile des neuen Rollmaterials voll ausgenutzt werden können, sind auch die Publikumsanlagen an deren Erfordernisse anzupassen. Zur Erfüllung der Anforderungen sollen folgende Standards gelten.

<b>Perronlänge:</b>	• S1    Basel - Frick/Laufenburg	220 m
	• S3    Basel – Olten	220 m
	• S3    Basel - Laufen	220 m
	• S9    Sissach - Olten	50 m
<b>Perronhöhe:</b>	• integral 55 cm (analog Deutschland)	
<b>Perronbreite:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aussenperron: 4,00 m zentraler Bereich, 2,50 m Randbereich Sissach - Olten: 1,50 m resp. gem. gesetzlichen Anforderungen unter Berücksichtigung der Möblierung</li> <li>• Zwischenperron: gem. gesetzlichen Anforderungen unter Berücksichtigung der Möblierung</li> </ul>	
<b>Aufenthaltsinfrastruktur:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mind. eine vom Verkauf unabhängige, unbeheizte Wartehalle pro Perron</li> </ul>	
<b>Zugänge:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ein Zugang pro Perron ohne Treppe</li> </ul>	
<b>Dächer:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• minimal Treppen und Rampen der Hauptzugänge inklusive anschliessendem Perronbereich überdacht</li> </ul>	
<b>Fahrgastinformation:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uhr, Lautsprecher, Infopunkt</li> <li>• dynamische Fahrgastinformationsanlagen (FIA, CUS) (gemäss Standard RV05) auf allen Bahnhöfen</li> <li>• Zugsankunfts- und Abfahrtssystem (ZANASY, Infosystem für Fahrgäste und Buszubringer resp. ASSÖV, Anschluss- sicherung öff. Verkehr) auf Bahnhöfen mit Anschlusslinien</li> </ul>	
<b>WC-Anlage:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• stationär, bei Übernahme des Unterhalts durch Dritte</li> </ul>	
<b>B+R, P+R, Vorfahrt Bus:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gemäss Standard P+R resp. RV05</li> </ul>	
<b>Erscheinungsbild:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• integrale Verwendung des Regio-S-Bahn-Logos ("grünes R")</li> </ul>	
<b>Billettautomaten:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gemäss Angabe Betreiber resp. RV05</li> </ul>	

Besonders die Höhe der Perrons soll auf dem gesamten Netz der Regio-S-Bahn einheitlich sein (nämlich 55 cm). Für die Fahrgäste ermöglicht dies ein Eintreten statt Einstiegen ins Fahrzeug. Mit weiteren Massnahmen sollen für die bestehenden Haltepunkte sämtliche Mängel behoben werden, die im Kap. 4.1.3 aufgeführt sind. Bei der Definition der Standards für die Regio-S-Bahn sind die bestehenden Standards in Deutschland und Frankreich berücksichtigt worden.

### **3. Das Projekt «Regio-S-Bahn Basel 2005»**

#### **3.1 Planungsauftrag «Regio-S-Bahn Basel 2005»**

Die kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs der Nordwestschweiz (KöV Nordwestschweiz) verabschiedeten im Jahr 2000 die oben angeführten Anforderungen an ein künftiges Regio-S-Bahn-System.

Auf dieser Grundlage haben am 20. November 2000 die KöV Nordwestschweiz und die SBB einen Planungsauftrag unterzeichnet mit dem Hauptziel, die «Regio-S-Bahn Basel 2005» mit entsprechendem Fahrplanangebot, neuem Rollmaterial, neuen

Haltestellen, ausgebauter Infrastruktur und koordiniertem Tarifsystem in Betrieb zu nehmen. Zu diesem Zweck wurde eine Projektleitung eingesetzt. Die Verbindung zu den elsässischen und südbadischen Behörden ist durch entsprechende Einsitznahme in der Projektleitung gewährleistet. Zusätzlich pflegt der Kanton Basel-Stadt für die Nordwestschweizer Kantone eine «Scharnierungsfunktion» zur Région Elsass und zum Land Baden-Württemberg.

Die Planungsarbeiten wurden im Frühjahr 2001 aufgenommen. Ursprünglich war der Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 als Termin für die Umsetzung vorgesehen. Allerdings verzögerten sich aus verschiedenen Gründen die Arbeiten an den Teilprojekten, so dass eine Umsetzung des Planungsauftrages erst ab 2005 schrittweise möglich sein wird.

### 3.2 Fahrplanangebot

Grundlage für den Fahrplan ab Dezember 2004 bildet die erste Etappe Bahn 2000.

Auf der S1 (zwischen Basel und Stein Säckingen) und S3 (zwischen Olten, Basel und Laufen) bietet die Regio-S-Bahn künftig einen durchgehenden Halbstundentakt an. Durch Überlagerung der S1 und S3 entsteht auf dem gemeinsamen Abschnitt Basel - Pratteln ein Viertelstundentakt. Die S3 wiederum wird stündlich von Laufen nach Delémont – Porrentruy weitergeführt. Weiterhin im Stundentakt verkehren wird die S9 (Sissach – Läufelfingen – Olten).

Anschlüsse von der S-Bahn auf die Fernzüge bestehen in den grossen Knoten Basel SBB und Olten, ebenso in Frick (S1), Laufen (S3) und Sissach (S9). Der Eckanschluss in Pratteln zwischen der S1 und der S3 wird künftig jede halbe Stunde angeboten. Der Einsatz von neuem Rollmaterial (Vgl. Kap. 3.3) erlaubt insbesondere auch die halbstündliche Bedienung von Lausen und Tecknau.

Zwischen Basel und Liestal kann zu einem späteren Zeitpunkt nach Aussagen der SBB bei Bedarf ein Viertelstundentakt eingeführt werden. Voraussetzung dafür ist der Bau eines Wendegleises in Liestal. Eine Einführung des Viertelstundentaktes bis Olten oder auf den anderen Linien des nordwestschweizerischen Schienennetzes der SBB ist hingegen ohne die Erstellung zusätzlicher Schienenkapazitäten (insbesondere eines neuen Juradurchstichs) kurz- bis mittelfristig nicht möglich.

### 3.3 Das Rollmaterial

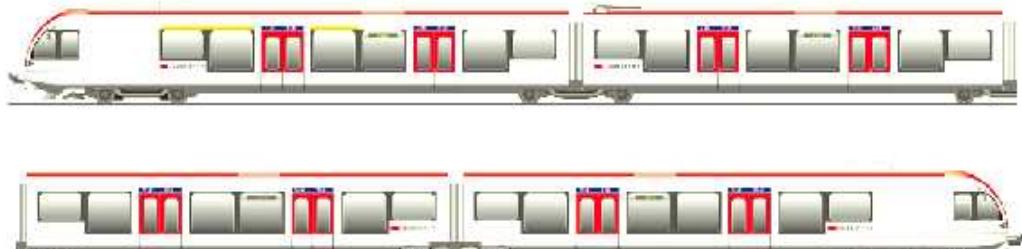
Das Rollmaterial ist aufgrund der gemeinsam formulierten Anforderungen an ein neues Regionalfahrzeug (NRF) von der SBB evaluiert, ausgeschrieben und bestellt worden. Aufgrund des guten Preis-Leistungsverhältnisses entschieden sich die SBB im Herbst 2002 für den sogenannten vierteiligen **FLIRT** (Flinker Leichter Innovativer Regional-Triebwagen; bei den SBB als NRF bezeichnet) der Firma Stadler Rail AG.

Die KöV NWCH hat unter Vorbehalt der zuständigen Organe der Kantone der Bestellung von modernen Fahrzeugen durch die SBB zugestimmt.

Beschafft hat die SBB vorerst 42 Triebfahrzeuge, von denen 12 ab Herbst 2004 ausgeliefert und auf der Stadtbahn Zug verkehren werden. Die nächsten 10 Fahrzeuge werden ab Frühjahr 2005 im Wiesental auf der S6 (Zell i.W. - Basel Bad.

Bahnhof) und S5 (Weil a. Rh. – Steinen) eingesetzt. Die restlichen 20 Triebwagen werden für die S3 zwischen Herbst 2005 und Frühjahr 2007 abgeliefert.

Zusätzlich besteht eine Option für weitere 14 FLIRT für die «Grüne Linie» S1. Dies würde auf der ganzen S1 zwischen Frick, Laufenburg und Mulhouse den Halbstundentakt mit neuen Fahrzeugen erlauben. Der Entscheid auf Einlösung der Option liegt in erster Linie beim Kanton Aargau und bei der Région Alsace (bis spätestens August 2005).



#### **Technische Daten des Niederflurtriebwagens «FLIRT»**

Fahrzeugtyp:	4-teiliger Triebzug mit Niederflureinstieg
Anzahl Sitzplätze:	180 (1. Klasse: 24 Pl.; 2. Klasse 156 Pl.)
Anzahl Türen:	je 8 Türen auf beiden Seiten
Gewicht:	122 Tonnen
Länge:	74 Meter
Leistung:	2'600 kW
Max. Geschwindigkeit:	160 km/h
Komfortausrüstung:	Klimaanlage, Fahrgastinformationssystem, Vakuumtoilette, behindertengerechte Gestaltung



FLIRT (Quelle: Schweizer Eisenbahn-Revue; aufgenommen am Roll-Out vom 4.6.2004)

### **3.4 Infrastruktur; Anpassung der Publikumsanlagen**

Die zur Erfüllung der für die Publikumsanlagen formulierten Standards (Kap. 2.2) machen Massnahmen auf allen Bahnhöfen der Nordwestschweiz notwendig.

Das Ausbauprogramm der Regio-S-Bahn auf Nordwestschweizer Seite besteht aus drei miteinander verbundenen Teilen:

- Renovation von bestehenden Haltepunkten,
- Bau neuer Haltepunkte,
- Massnahmen für die kombinierte Mobilität

Parallel zu diesem Ausbauprogramm führt die SBB auf eigene Kosten in den nächsten Jahren auf fast allen Haltepunkten der Regio-S-Bahn ein Facelifting der Stationen durch. Ziel ist, es ein einheitliches modernes Erscheinungsbild der Stationen zu erwirken und vor allem aus Kundensicht die Informationsmöglichkeiten, Beleuchtung und Umgebungsgestaltung zu verbessern.

Separat realisiert die SBB Vorhaben, die auch von der Regio-S-Bahn genutzt werden (z.B. die Verlängerung der Perrons 3 - 5 und 7 im Bahnhof Basel SBB, Verbesserung Publikumsanlagen in Pratteln, Sissach und Stein Säckingen, Ersatz der Sicherungsanlagen in Münchenstein und Sissach). Ausserdem wird im Kanton Jura die Infrastruktur auf dem Abschnitt Delémont – Porrentruy der S3 ausgebaut.

#### 3.3.1 Renovation bestehender Haltepunkte

Die Ausbaumassnahmen zu den einzelnen Haltepunkten gehen aus der Übersicht in Beilage 2 hervor.

Im Kanton Basel-Stadt fällt als einzige Massnahme die Perron erhöhung der Gleise 1 und 2 im Bahnhof SBB an (Vgl. Beilage 2 zum Anhang, Rubrik S3 Basel – Olten). Von den Investitionskosten von CHF 635'000.- übernimmt der Kanton Basel-Stadt 40 %. Investitionsfolgekosten fallen für den Kanton nicht an. Nachdem der Grosse Rat am 17. März 2004 den Kredit von max. CHF 340'000.-<sup>17</sup> bewilligt hatte, konnte die Perron erhöhung während der Sommerferien verwirklicht und am 15. August 2004 abgeschlossen werden.

#### 3.3.2 Bau neuer Haltepunkte

Aufgrund der Ergebnisse einer Marktanalyse wurden auch neue S-Bahn-Haltepunkte in der Nordwestschweiz evaluiert und deren Kosten grob abgeschätzt. Als mögliche Standorte für neue Haltestellen wurden Basel Dreispitz, Basel Morgartenring, Pratteln Längi, Pratteln Buholz, Rheinfelden Augarten und Dornach Opfelsee sowie Trimbach Frobburg und Trimbach Rankwoog vorgeschlagen.

Aufgrund von groben Kostenschätzungen, vertieften Marktpotenzialuntersuchungen und Analysen zu den Streckenkapazitäten entschied sich die KöV Nordwestschweiz, im Rahmen von «Regio-S-Bahn Basel 2005» folgende drei neuen Haltepunkte weiterzuverfolgen:

- S3 Basel Dreispitz (BS/BL): Umsteigeknoten, Erschliessung Dreispitz-Areal mit Entwicklungspotenzial;

<sup>17</sup> GRB Nr. 04/11/37G vom 17.03.2004

- S1 Pratteln Längi (BL): Erschliessung Wohn- und Gewerbegebiet
- S1 Rheinfelden Augarten (AG): Erschliessung Wohngebiet

Während Basel Dreispitz bereits heute baureif ist und lediglich die Beschlüsse durch den Grossen Rat sowie der Entscheid des Bundes zum Plangenehmigungsverfahren noch ausstehen, können Pratteln Längi und Rheinfelden Augarten aus Kapazitätsgründen erst bedient werden, wenn das neue Rollmaterial auf der S1 eingesetzt wird.

### 3.3.3 Kombinierte Mobilität

Bei diesem Vorhaben geht es darum, mit baulichen Massnahmen eine optimale Anbindung der S-Bahnhaltepunkte ans regionale und lokale Busnetz zu erzielen (im Sinne der Transportkette) sowie um weitere damit zusammenhängende flankierende Massnahmen. Nahezu alle Vorhaben fallen auf den Bahnhöfen und Stationen im Kanton Basel-Landschaft an.

Im Kanton Basel-Stadt sind keine derartigen Massnahmen im Rahmen von «Regio-S-Bahn 2005» vorgesehen. Eine Verknüpfung von S-Bahn an Tram und Bus beim Bahnhof St. Johann ist zwar im entsprechenden Teilprojekt untersucht worden, ist aber Gegenstand des separaten Vorhabens Pro Volta®.

## **4. Kosten**

### **4.1 Investitionskosten Infrastruktur**

Die Investitionskosten für die Renovation der bestehenden Haltepunkte belaufen sich auf rund CHF 28 Mio. Daran beteiligen sich die Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Aargau und Solothurn (teilweise auch die Gemeinden), die SBB mit rund 20%. Der Beitrag hierfür ist bereits im September 2003 vom SBB-Verwaltungsrat genehmigt worden.

Die Investitionskosten für die drei neuen Haltepunkte betragen (in Mio. CHF):

- Basel Dreispitz 7,33
- Pratteln Längi 7,62
- Rheinfelden Augarten 4,93

### **4.2 Betriebliche Folgekosten und Mehrerträge**

Die SBB AG hat für den Betrieb der Regio-S-Bahn Rollmaterial im Wert von 287 Mio. CHF bestellt und für die Nordwestschweiz reserviert. Die Kantone beteiligen sich am Aufwand, u.a. an der Abschreibung und Verzinsung des neuen Rollmaterials im Rahmen der jährlichen Abgeltungen der ungedeckten Betriebskosten.

In der «Vereinbarung über den Betrieb der Regio-S-Bahn Basel 2005» (Langfristvereinbarung; LFV; Vgl. Kap. 7.1.2 des Ratschlags) sind in einer Planrechnung die Abgeltungsbeträge aufgeführt, die aufgrund des neuen Rollmaterials ab dem Fahrplan 2007 (Einsatz FLIRT auf der S3) entstehen.

Für das Fahrplanjahr 2005, in welchem noch die bisherigen Triebfahrzeuge verkehren werden, ist in der ganzen Nordwestschweiz dank einer verbesserten Produktivität mit einer Reduktion der Abgeltungen der ungedeckten Betriebskosten von rund CHF 1,8 Mio. gegenüber heute zu rechnen. Im Fahrplanjahr 2007, wenn die FLIRT auf der S3 eingesetzt werden, ist dagegen gemäss Planrechnung mit einer Erhöhung der Abgeltungen um insgesamt rund CHF 1,5 Mio. gegenüber 2004 zu rechnen. Der Anteil des Kantons Basel-Stadt beträgt rund CHF 0,3 Mio. (vor Abzug der Bundesbeiträge) bzw. rund CHF 0,2 Mio. (nach Abzug der Bundesbeiträge) pro Jahr. Die Planrechnung weist eine Schätzgenauigkeit von  $\pm 3\%$  auf.<sup>18</sup>

Die Mehrerträge von jährlich 1 Mio. Franken, die aufgrund des neuen Rollmaterials und der verbesserten Publikumsanlagen erwartet werden dürfen, sind in der Planrechnung bereits berücksichtigt.

---

<sup>18</sup> Nicht berücksichtigt sind die allfälligen finanziellen Auswirkungen auf den Regionalen Personenverkehr (und somit auf die Kantone) aus dem Entlastungsprogramm 04 des Bundes und der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung (NFA)

## Beilage 1 Chronik der Regio-S-Bahn Basel

### Planungs-/Konzeptphase

#### **Ende der 60er, anfangs der 70er Jahre**

Auf Initiative der Regio Basiliensis werden Ideen einer Regio-S-Bahn Basel skizziert und untersuchen die SBB die generellen betrieblichen wie infrastrukturellen Voraussetzungen dafür.

#### **1982**

Eine erste trinationale (S-förmige) S-Bahn-Linie Flughafen Basel-Mulhouse – Basel SBB – Basel Badischer Bahnhof – Weil am Rhein – Lörrach – Zell im Wiesental (das sogenannte «Schoggi-S») wird näher untersucht.

#### **Mai 1986**

Eine Arbeitsgruppe der drei Staatsbahnen SBB, DB und SNCF legt dem Comité tripartite (heute Deutsch-Französisch-Schweizerische Oberrheinkonferenz) erstmals ein «Planungskonzept für eine grenzüberschreitende Regio-S-Bahn Basel» vor. Auf dieser Grundlage wird von vier Angebotsvarianten die sogenannte «Pilotvariante» weiterverfolgt.

Die «Pilotvariante» beinhaltet unter anderem

- ein S-Bahn-Netz zwischen Delémont, Olten, Mulhouse, Basel St.Johann, Zell im Wiesental, Waldshut und Müllheim mit
- vier Durchmesserlinien, davon drei grenzüberschreitende, welche mindestens im Halbstundentakt (Montag – Freitag), am Wochenende im Stundentakt bedient werden, und
- drei Einsatzlinien während der Hauptverkehrszeiten,
- neue Haltepunkte, u.a. auf schweizerischer Seite Basel St.Johann. Schweizerhalle, Pratteln Buholz und Längi, Rheinfelden Augarten. Liestal Altmarkt, Basel Morgartenring und Solitude
- Einsatz von neuem Rollmaterial (in 2-Strom-Ausführung),
- grenzüberschreitende Tarifierung,
- Vereinfachung beim Grenzübertritt durch stichprobenweise Zoll- und Grenzkontrollen.

Dagegen sind speziell für die S-Bahn keine Streckenausbauten vorgesehen. Der Betrieb soll auf dem bestehenden Bahnnetz abgewickelt werden. Von Anfang an steht daher fest, dass sich eine «Pilotvariante» nur schrittweise und mittel- bis längerfristig verwirklichen lässt, bis die geplanten grossen Infrastrukturvorhaben (Neubaustrecke Muttenz – Olten, Viergleisiger Ausbau Freiburg i.Br. – Basel) dem Fern- und Güterverkehr zur Verfügung stehen werden.

#### **1986/87**

Die institutionellen Voraussetzungen zur weiteren Bearbeitung des Konzepts Regio-S-Bahn werden geschaffen. Auf Nordwestschweizer Seite werden eine Behördendelegation und eine Projekt-kommission eingesetzt, auf deutscher Seite eine Behördendelegation und auf elsässischer Seite ein Comité de Pilotage.

#### **1990**

Aufgrund eines vergleichsweise ungünstigen Nutzen-Kosten-Verhältnisses wird die «Pilotvariante» einer potentiellen Nachfrage angepasst («Modifizierte Pilotvariante»). Dieses Konzept, welches u.a. auch vorgezogene Massnahmen vorsieht, wird von der nordwestschweizerischen Behördendelegation genehmigt.

#### **15. Januar 1991**

Als erste Schritte beschliesst der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt den Bau einer neuen S-Bahnhaltestelle im Güterbahnhof Basel St. Johann (Vorprojektierungsauftrag an die SBB) und die Verlängerung von Nahverkehrszügen aus dem Wiesental bis Basel SBB etc.

#### **1991**

Die Kapazitätsanalyse der SBB für die Nordwestschweiz ergibt, dass mittel- bis langfristig ein S-Bahn-Konzept wie die «modifizierte Pilotvariante» ohne zusätzliche Infrastrukturausbauten (neben den bereits geplanten Grossvorhaben) nicht machbar ist.

### **28. April 1992**

Die öV-Direktoren der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Aargau sowie die Generaldirektion der SBB entscheiden, die technische und betriebliche Machbarkeit für eine erste grenzüberschreitende Linie Mulhouse - Basel - Frick/Laufenburg, die sogenannte «Grüne Linie» («Ligne verte»), zu untersuchen.

### **1992 – 1993**

Die Machbarkeit einer «Grünen Linie» wird in einem gemeinsamen Schlussbericht nachgewiesen. Die Grüne Linie lässt sich baukastenartig weiterentwickeln. Voraussetzung ist in jedem Falle der Einsatz von 2-Strom-Triebfahrzeugen (unterschiedliche Spannung und Frequenz zwischen SBB und SNCF). Die SBB legen dem Kanton Basel-Stadt das Vorprojekt für eine neue S-Bahnhaltestelle St. Johann vor.

### **1993**

Die von der deutschen Behördendelegation 1989 in Auftrag gegebene standardisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) «Regio-S-Bahn» weist für ein S-Bahn-Angebot (sogenannter «Planfall 1») auf den Strecken Freiburg i.Br./Zell im Wiesental/Waldshut – Basel Badischer Bahnhof und Lörrach – Weil am Rhein einen vergleichsweise hohen (volkswirtschaftlichen) Nutzen-Kosten-Indikator aus. Die Behördendelegation beschliesst deshalb, in den kommenden Jahren die Regio-S-Bahn auf deutscher Seite baukastenartig zu verwirklichen.

Eine Verknüpfung des deutschen und schweizerischen S-Bahn-Netzes via die Verbindungsbahn Basel Bad. Bf. – Basel SBB ist dagegen aus methodischen Gründen nicht Gegenstand der NKU gewesen und soll erst auf politischer Ebene weiterverfolgt werden.

### **1996- 1998**

Eine deutsch-schweizerische Arbeitsgruppe erarbeitet zuhanden der politischen Instanzen Entscheidungsgrundlagen für eine Verknüpfung des deutschen und schweizerischen Nahverkehrsnetzes im Rahmen der Regio-S-Bahn. Empfohlen wird eine Verlängerung der Züge aus dem Wiesental (Zell i.W. – Lörrach – Riehen – Basel Bad. Bf.) nach Basel SBB und weiter ins Ergolztal bis Liestal oder Olten, die sogenannte «Rote Linie».

### **Genehmigungsphase**

#### **28. Januar 1994**

Die Regierungsvertreter der Kantone BS, BL, AG und der Région Alsace beschliessen, die «Grüne Linie» in Form einer Initialvariante bei den Bahnen zu bestellen und bis 1997 zu verwirklichen.

Die Initialvariante beinhaltet:

- acht durchgehende Züge zwischen Mulhouse, Frick und Laufenburg, Montag bis Freitag;
- die Beschaffung von sechs Neuen Pendelzügen (NPZ) der SBB («Kolibri») speziell in 2-Strom-ausführung;
- den (bereits seit 1993 versuchsweise eingeführten) Halbstundentakt Basel – Stein Säckingen;
- eine neue Haltestelle Basel St.Johann

#### **1994 - 95**

Die Bahnen nehmen die Detailplanung für den Betrieb und die Rollmaterialbeschaffung auf und erarbeiten eine Offerte zuhanden der Besteller. Ebenso werden verschiedene Verträge zwischen den Bestellern und den Bahnen ausgehandelt.

Zudem beginnen die SBB mit der Bauprojektierung für die neue S-Bahnhaltestelle St. Johann, die vom Kt. Basel-Stadt bestellt und vollumfänglich finanziert wird.

Darüber hinaus werden unter Federführung des Kantons Basel-Stadt Verhandlungen zwischen den französischen und schweizerischen Grenz- und Zollbehörden zur Vereinfachung der Formalitäten beim Grenzübertritt geführt, und zwar sowohl im fahrenden Zug zwischen Basel SBB und St-Louis wie auf der Haltestelle St. Johann.

#### **Frühjahr 1995**

Die Regierungen und Parlamente aller drei Kantone und der elsässische Regionalrat genehmigen die Kredit- und Vertragsvorlagen zur «Grünen Linie». Zusätzlich wird im Kanton Basel-Stadt der Bau der neuen S-Bahnhaltestelle Basel St. Johann von der Regierung und vom Parlament genehmigt. In kei-

nem Kanton wird das Referendum ergriffen. Die Bestellung der ersten S-Bahnlinie wird damit rechtskräftig.

### **8. August 2000**

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg (UVM), der Zweckverband Regio-S-Bahn Lörrach (ZRL) und die DB (Netz und Station & Services) unterzeichnen eine Vereinbarung. Diese sieht in den kommenden Jahren den Ausbau der Strecken Zell i.W. – Basel Bad. Bf. und Weil a. Rh. – Lörrach auf S-Bahn-Standard und enthält unter anderem folgende Infrastrukturvorhaben:

- Ertüchtigung der bestehenden Bahnhöfe und Haltestellen auf S-Bahn-Standard,
- Bau einer neuen Doppelspur zwischen Lörrach Stetten und Lörrach Haagen,
- Bau von drei neuen Haltepunkten in Lörrach und einem neuen in Schopfheim.

Nicht Gegenstand der Vereinbarung sind Vorhaben, die auf Schweizer Gebiet liegen. Dafür bedarf es zusätzlicher Vereinbarungen mit den zuständigen schweizerischen Gebietskörperschaften.

### **21. November 2000**

Unterzeichnung des Planungsauftrages «Regio-S-Bahn 2005» zwischen den Regierungsvertretern der Nordwestschweizer Kantone (AG, BL, BS, SO und JU) und den SBB.

Ziel dieses Planungsauftrages ist es, im Hinblick auf die erste Etappe von Bahn 2000 im Dreiland eine S-Bahn mit attraktivem Fahrplan (mindestens Halbstundentakt), neuem Rollmaterial (Niederflur) und einer modernisierten Infrastruktur (Ausbau bestehender und Bau neuer Haltepunkte) zu verwirklichen.

### **3. Dezember 2001**

Genehmigung des Konzepts «Regio-S-Bahn 2005» durch die Geschäftsleitung SBB.

Einsetzen einer Projektoberleitung, einer Gesamtprojektleitung und von Arbeitsgruppen für verschiedene Teilprojekte.

### **2002 – 2004**

Vertragsverhandlungen zwischen SBB und den Nordwestschweizer Kantonen zum Betrieb und zur Infrastruktur der «Regio-S-Bahn 2005».

### **März 2002**

Unterzeichnung einer Planungsvereinbarung zwischen dem UVM, Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt (WSD) und der DB AG für die Gleisumbauten im Badischen Bahnhof, welche für die Verlängerung der «Roten Linie» bis Basel SBB notwendige Voraussetzung sind.

### **12. April 2002**

Staatssekretär Mappus vom UVM und Regierungsrat Lewin vom WSD geben bekannt, dass - nach Prüfung von Angeboten verschiedener Transportunternehmungen - der Betrieb der «Roten Linie» (S6) und der «Rosaroten Linie» (S5) an die SBB vergeben worden ist.

### **September 2002**

Gründung der SBB GmbH, einer deutschen Tochterfirma für die S5 und S6

Entscheid VR SBB zur Beschaffung von 42 Niederflur-Regionalfahrzeuge (NRF; FLIRT der Herstellerfirma Stadler), von denen ab 2005 10 Kompositionen auf den S5 und S6 sowie 20 Kompositionen auf der S3 eingesetzt werden sollen.

### **21. Februar 2003**

Unterzeichnung eines 10-jährigen Verkehrsvertrages für die S5 und S6 zwischen UVM, WSD und SBB.

### **17. März 2004**

Genehmigung Planungskredit für den Gleisumbau in Basel Bad. Bahnhof und für den Perronumbau Gleise 1/2 (Erhöhung auf 55 cm) in Basel SBB durch den Basler Grossen Rat

## **Umsetzung**

### **23. Mai 1993**

Einführung Versuchsbetrieb mit  $\frac{1}{2}$  h-Takt Basel - Stein Säckingen (- Frick/Laufenburg). Dieses auf Initiative des Kantons Aargau lancierte Angebot bildet den ersten Baustein für die spätere «Grüne Linie».

### **1995 - 97**

- Bau neues Zwischenperron für S-Bahnhaltestelle St. Johann
- Umbau der sechs NPZ mit 2-Frequenzausrüstung, Testfahrten
- Fahrplanabstimmung zwischen SBB und SNCF

### **1. Juni 1997**

- Eröffnung der «Grünen Linie» (S1) und der Haltestelle St. Johann
- Einführung der sogenannten «Blauen Linie» (S3) Olten - Basel - Laufen mit stündlicher Bedienung
- Einführung sogenannter «Regio-Takts '97» welcher zur halben Stunde im Bahnhof Basel SBB schlanke Umsteigemöglichkeiten zwischen den Regionalzügen der S1 und S3 ermöglicht.

### **24. Mai 1998**

- Verdoppelung der Anzahl durchgehender Züge (neu 14) auf der «Grünen Linie»;
- Wiederinbetriebnahme Sissach - Läufelfingen - Olten («Violette Linie»; S9).

### **11. April 1999**

Wiederinbetriebnahme der Strecke Weil am Rhein - Lörrach (nach Tunnelsanierung) auf deutscher Seite mit zwei neuen S-Bahn-Haltestellen in Weil (Gartenstadt und Pfädlistrasse), die sogenannte «Rosarote Linie» (S5)

### **30. Mai 1999**

- Verdoppelung Anzahl durchgehender Züge (neu 28) auf der «Grünen Linie». Damit wird der Stundentakt verwirklicht. Die Neuleistungen werden ausschliesslich auf elsässischer Seite geschaffen. Für die elsässischen Pendler wird eine spezielle Frühverbindung zwischen Mulhouse und Stein Säckingen geschaffen, womit den Bedürfnissen der Schichtarbeitenden der Chemischen Industrie im Fricktal besonders Rechnung getragen wird.
- Verdichtungen auf der «Blauen Linie» zum Halbstundentakt während der Hauptverkehrszeiten.

### **10. Juni 2001**

Einführung durchgehender Halbstundentakt auf der «Blauen Linie» (S3)

### **6. Januar 2002**

Einführung der ersten direkten Verbindung zwischen Deutschland und der Schweiz, die sogenannte «Orangen Linie» (S4) Offenburg - Freiburg - Basel Bad. Bad. Bahnhof - Basel SBB.

### **15. Juni 2003**

Betriebsaufnahme der S5 und S6 durch die SBB GmbH (Vorlaufbetrieb). Die S6 verkehrt vorerst zwischen Zell i.W. und Basel Bad. Bf.. Der S-Bahn-Betrieb mit neuem Rollmaterial, im  $\frac{1}{4}$  h-Takt zwischen Steinen und Lörrach und auf dannzumal ausgebauter Infrastruktur soll Ende 2004/5 aufgenommen werden.

### **3. November 2003**

Baubeginn im Wiesental; Ausbau der 16 bestehenden Haltepunkte entlang der S5 und S6 auf S-Bahn-Standard; Bau von vier neuen Haltepunkten

### **2003/2004**

Abschluss Vorprojektierung für Bahnhofsausbauten in der Nordwestschweiz, u.a. für eine neue Haltestelle Basel Dreispitz. Genehmigung durch SBB im September.

Abschluss der Vorplanungen für den Gleisumbau im Bad. Bahnhof; Zwei Varianten der liegen vor.

### **November 2003 – September 2004**

Baumassnahmen im Wiesental; Ausbau der 16 bestehenden Haltepunkte entlang der S5 und S6 auf S-Bahn-Standard; Umbau bestehender Haltepunkte; Neue Doppelspur Lörrach Stetten - Haagen und neues elektronisches Stellwert (ESTW; Fernsteuerungs-Zentrum) in Lörrach

### **Juli/August 2004**

Perronumbau Gleise 1/2 in Basel SBB

## Beilage 2: Übersicht Ausbauvorhaben in der Nordwestschweiz (Stand 2003)

Gemeinde	Treppenfreie Erschlies-ung	Perronhöhe 55 cm, Gleise	Perronverlän-gerung, Gleise ....	Überdachung Hauptzugang	Wartehalle	Fahrgast-In-formation
<b>Linie S3 Basel - Olten (Perronlänge 220 m)</b>						
Basel SBB	vorhanden	1 und 2		vorhanden		
Muttenz	vorhanden	vorhanden (Gleise 1-3) Gleis 4	vorhanden	vorhanden	vorhanden	RV05
Pratteln	1,2-4,5-7	1,2-4,5-7	vorhanden	vorhanden	vorhanden	RV05
Frenkendorf-Füllinsdorf	vorhanden	1 und 2-3	vorhanden	vorhanden	vorhanden	RV05
Liestal		S-Bahn-Standard erfüllt, keine weiteren Massnahmen vorgesehen				
Lausen		Separates Projekt (im Plangenehmigungsverfahren)				
Ittingen	1 und 2	1 und 2	vorhanden	1 und 2	Ersatz beste-hende Warte-halle, RV05	RV05
Sissach		Separates Projekt				
Gelterkinden	vorhanden	3 und 4 (Halt von Zügen im Fernverkehr)	vorhanden	vorhanden	vorhanden	vorhanden
Tecknau	vorhanden	3 und 4	vorhanden	vorhanden	vorhanden	RV05
<b>Linie S3 Basel - Laufen - (Delémont - Porrentruy) (Perronlänge 220 m)</b>						
Münchenstein	vorhanden	1 und 2-3	1 und 2-3	RV05	vorhanden	RV05
Dornach-Arlesheim	vorhanden	2 und 3	2 und 3	RV05	vorhanden	RV05
Aesch	vorhanden	2	2 und 3	RV05	Gleis 2(RV05)	RV05
Duggingen	vorhanden	1	1	RV05	RV05	RV05
Grellingen	Gleis 3	2 und 3 (Neubau Aussen-perron Gleis3)	2 und 3	RV05	2 und 3	RV05
Zwingen	vorhanden	3 und 4	vorhanden	vorhanden	vorhanden	RV05
Laufen	zum neuen Aussenperron via Rampen über beste-hende Personen-Unterführung	Gleis 3 (Neubau Aussenperron) + Gleis 2 Haus-perron auf 170 m Länge	3	vorhanden (Gleis 2), Gleis 3 neu	vorhanden, Gleis 3 neu	Netzprojekt (Gleis 2), Gleis 3 neu
<b>Linie S1 (Basel -) Pratteln – Frick / Laufenburg (Perronlänge 220 m)</b>						
Kaiseraugst	vorhanden	4 und 5		vorhanden		RV05
Rheinfelden	vorhanden		vorhanden			RV05
Möhlin	vorhanden		vorhanden			RV05
Mumpf	teilweise vorhanden	2 und -3	vorhanden	nein	vorhanden	RV05
Stein-Säckingen	vorhanden	2-3, 4-5	vorhanden	vorhanden	vorhanden	RV05
Eiken	Nein	1 und 2	vorhanden	nein	nein	RV05
Frick	1 und 2	1 und 2	vorhanden	1 und 2	Ersatz beste-hende Warte-halle, RV05	RV05
Sisseln	Umbau noch offen					
Laufenburg	vorhanden	1	vorhanden	vorhanden	vorhanden	RV05

Gemeinde	Treppenfreie Erschlies- sung	Perronhöhe 55 cm, Gleise	Perronverlän- gerung, Gleise ....	Überdachung Hauptzugang	Wartehalle	Fahrgast-In- formation
<b>Linie S9 Sissach - Läufelfingen - Olten (Perronlänge 50 m)</b>						
Diepflingen	vorhanden	1	vorhanden	nein	RV05	RV05
Sommerau	vorhanden	1	vorhanden	nein	RV05	RV05
Rümlingen	vorhanden	1	vorhanden	nein	RV05	RV05
Buckten	vorhanden	1	vorhanden	nein	RV05	RV05
Läufelfingen	vorhanden (Bahnüberg.)	1 und 2 (Neu- bau Aussen- perron)	vorhanden	RV05	RV05	RV05
Trimbach	vorhanden	1	vorhanden	nein	RV05 ?	RV05

## Anhang 2: Details zu den Investitionskosten Haltestelle Dreispitz (in CHF)

---

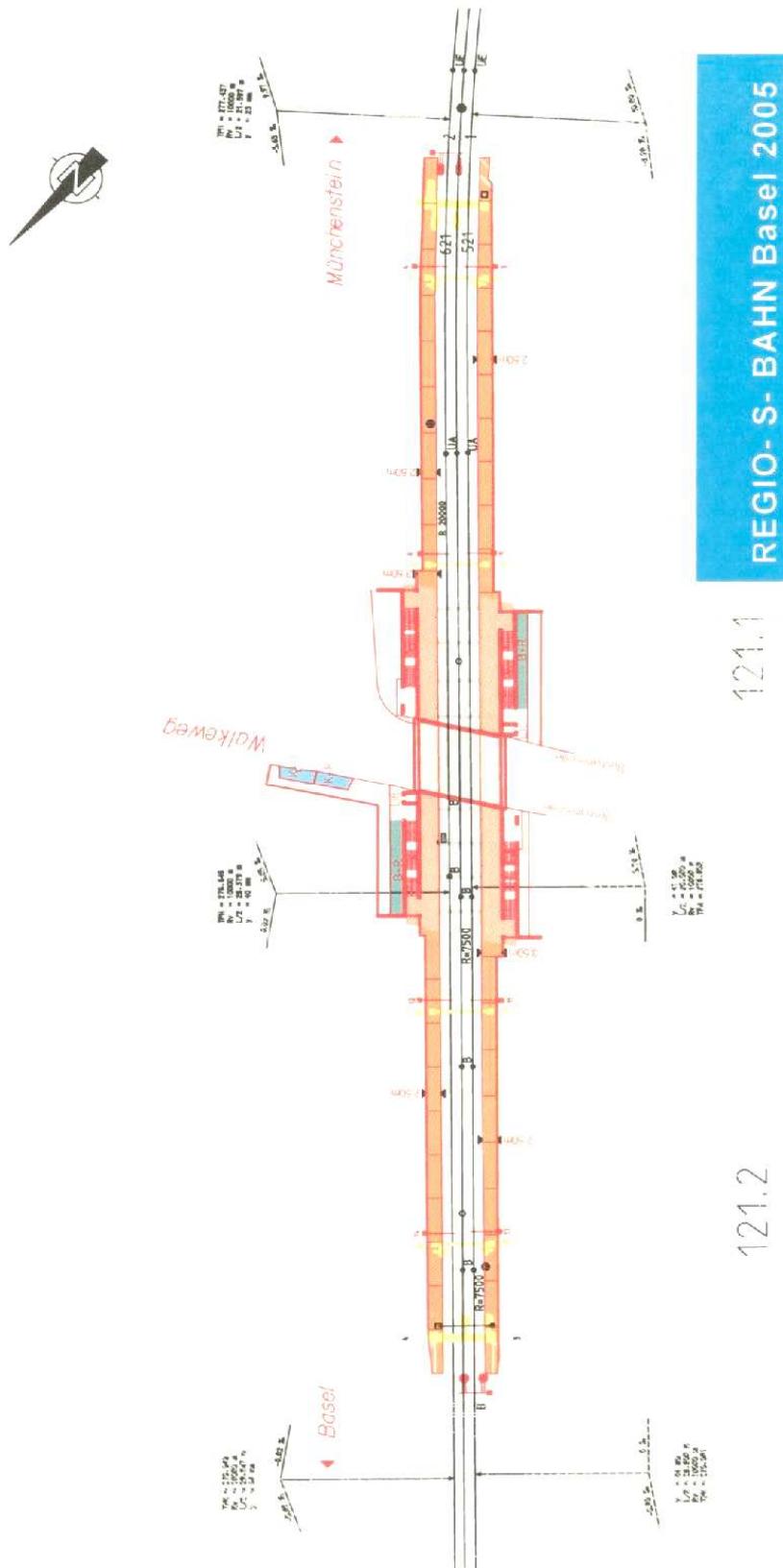
### S-Bahnhaltestelle Dreispitz

<b>Total</b>	<b>7'330'000</b>
- Projektierung	1'053'800
- Bauvorbereitung	986'550
- Grundstücke und Rechte	200'000
- Bahntechnik	
o Oberbau	177'000
o Fahrleitung	132'000
o Sicherheitsanlage	210'000
o Fahrgastinformation	<u>150'000</u> 669'000
- Gebäude	89'000
- Erschliessungsanlagen	
o Perron, Rampe, Treppe	1'975'000
o Hartflächen, Einfriedung, Grünanlagen	536'000
o Perronmöblierung, Beschilderung	<u>305'000</u> 2'816'000
- Versorgungsanlagen (Energie, Kabel Lifte)	1'392'650
- Telecom	123'000

### Neue Walkewegbrücke

<b>Total</b>	<b>2'550'000</b>
- Projektierung	610'000
- Ingenieurbau	1'940'000
o Bauvorbereitung	1'150'000
o Erdbau, Unter-/Oberbau, Vortrieb	595'000
o Installationen Transportanlagen	20'000
o Betriebsausstattung	35'000
o Honorare	140'000

### Anhang 3: Situationsplan Haltestelle Dreispitz



**REGIO - S - BAHN Basel 2005**

Basel - Dreispitz  
Modul Regio - S - Bahn 1:1000  
Vorprojekt

## Anhang 4: Situationsplan Gleisumbau im Badischen Bahnhof

