



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

07.5198.02

WSD/P075198
Basel, 26. September 2007

Regierungsratsbeschluss
vom 25. September 2007

Interpellation Nr. 62 Peter Malama betreffend Regio-S-Bahn "Ringvariante-Hafenbahn"
(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 27./28. Juni 2007)

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

- 1. Wie ist der Stand der Planung bezüglich der zwei Varianten?*
 - a. "Variante-Mitte"
 - b. "Variante-Nord" (tief oder hoch)

Die Projektleitung unter Beteiligung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der SBB hat im Sommer 2004 eine ausführliche Zweckmässigkeitsstudie abgeschlossen und veröffentlicht. Für beide Varianten ist damit die Machbarkeit nachgewiesen. Es liegen fundierte Schätzungen der Investitions- und Betriebskosten sowie eine volkswirtschaftliche Bewertung (Nutzen-/Kosten-Untersuchung) vor. Beide Varianten sind seit Abschluss dieser Studie nicht weiter vertieft worden.

2. Wurde die Realisierbarkeit der "Ringvariante-Hafenbahn" geprüft? Was waren die Erkenntnisse? Ist eine gestaffelte Umsetzung (in Teilschritten) vorstellbar?

Die Realisierbarkeit der Ringvariante Hafenbahn gemäss Vorstellungen der Vereinigung "Wirtschaft in Kleinhüningen" wurde grob geprüft. Die Analyse hat ergeben, dass der verkehrliche Nutzen dieser Variante sehr begrenzt wäre, da sie den Fahrgästen auf den wichtigsten Verkehrsbeziehungen grosse Umwege auferlegen würde. Zudem klammert sie die direkte Bedienung der Innenstadt als Kern der trinationalen Agglomeration völlig aus. Der Innenstadt in ihrem Standortwettbewerb mit den wachsenden Zentren an der Peripherie entgeht damit die Chance auf eine bessere verkehrliche Anbindung. Die zahlreichen Fahrgäste, die mit dem öffentlichen Verkehr in die Basler Innenstadt fahren möchten, müssen weiterhin umsteigen, um dorthin zu kommen.

Die Baukosten würden nicht wesentlich niedriger ausfallen als bei Variante Nord, da eine Mitbenützung der Hafengleise sogar theoretisch nur auf einem sehr kurzen Abschnitt im Hafen Kleinhüningen denkbar wäre. Auch hier wäre aber ein aufwändiger Ausbau dieser Infra-

struktur erforderlich, um einen störungsfreien Betrieb zu ermöglichen. Die Gleise der Hafenbahn St. Johann sind in wenigen Jahren Geschichte. Auf Grossbasler Seite ist daher eine kostenträchtige unterirdische Streckenführung unabdingbar. Zudem wäre die Elsässerbahn zwischen Bahnhof St. Johann und Bahnhof SBB auf vier Gleise auszubauen inkl. der dortigen Tunnels neu zu bauen, damit sie den zusätzlichen S-Bahnverkehr bewältigen könnte.

Eine vertiefte Prüfung ist aus Sicht des Regierungsrats, wegen des beschränkten verkehrlichen Nutzens, nicht erforderlich. Damit erübrigt sich auch die Untersuchung möglicher Bauetappen. Der Regierungsrat wird im Rahmen der Beantwortung des Anzugs Rommerskirchen zur selben Thematik ausführlich berichten.

3. Gibt es weitere unterirdische oder oberirdische Varianten der Regio-S-Bahn?

Nein, es gibt aus Sicht des Regierungsrats keine weiteren Varianten. Allerdings wird die vertiefte Planung mit Sicherheit noch zu Änderungen gegenüber den in der Machbarkeitsstudie vorgelegten Varianten führen.

4. Jede der drei Varianten basiert auf gewissen technischen Fakten, welche durch Optionen behördenverbindlich zu schützen sind. Insbesondere benutzen die beiden nördlichen Varianten ("Variante-Nord" und "Ringvariante-Hafenbahn") entlang der Grenze zu Frankreich (Elsässerstrasse - Hüniger-Zoll - Rhein) Gebiete, welche derzeit im Rahmen der Campusplanungen von Novartis diskutiert werden. Sind diese Optionen gewahrt?

Ja, der Korridor der Variante Nord wird im Rahmen der Richtplanung vorerst noch freigehalten. Es geht dabei jedoch nur darum, die Realisierung einer unterirdischen Verbindung offen zu halten. Eine S-Bahnlinie auf Geländeniveau würde mit der dichten Bebauung und den vorhandenen Verkehrswegen (insbesondere der Elsässerstrasse) in Konflikt geraten. Eine aufgeständerte Führung scheidet aufgrund städtebaulicher und stadtgestalterischer Betrachtungen aus. Ein entsprechender Viadukt mitten durch das Klybeckquartier würde für die Wohnqualität und die Stadtentwicklung in diesem Bereich eine grosse Belastung darstellen.

5. Wie werden die drei Varianten der Regio-S-Bahn ("Variante-Mitte", "Variante-Nord" und "Ringvariante- Hafenbahn") in Bezug auf die folgenden Kriterien bewertet?

- a. Technik
- b. Kosten
- c. Finanzierung
- d. Termine betreffend Umsetzung

Entscheidend für die Bewertung ist aus Sicht des Regierungsrats neben den Kosten der verkehrliche Nutzen. Hierbei ergibt sich folgende Rangfolge: Variante Mitte schneidet am besten ab, da sie kurze Fahrzeiten bietet zwischen den stärksten Verkehrszielen innerhalb der Stadt (Bahnhof SBB, Innenstadt Gross- und Kleinbasel, Badischer Bahnhof) und den dicht besiedelten Tälern im Umland (Ergolztal, Rheintal, Wiesental, Laufental). Die Variante Hafenbahn bietet den geringsten potenziellen Nutzen, da sie auf der wichtigsten Verkehrs-

beziehung einen grossen Umweg macht und die Innenstadt, als bedeutendstes Ziel überhaupt, nicht bedient.

Neben dem verkehrlichen Nutzen verspricht sich der Regierungsrat vom Herzstück auch eine positive Wirkung auf die Stadtentwicklung. Bei diesem Kriterium weisen die Varianten mit Bedienung von Basel Nord Vorteile auf, da sie bestehende und potenzielle Entwicklungsareale (Campus Novartis, St. Johann, Hafen Klybeck etc.) besser erschliessen als Variante Mitte.

a. Puncto Technik dürfte Variante Hafenbahn gegenüber den anderen Lösungen leicht im Vorteil sein. Aber auch sie bedingt aufwändige Baumassnahmen: Ausbau Hafenbahn, Anschluss in St.Johann, Vierspurausbau Elsässerbahn). Variante Nord ist in der Realisierung am schwierigsten (grosse Streckenlänge, komplizierte Anschlüsse im Bahnhof St. Johann nach Osten und Süden).

b. Der technische Aufwand ist auch Ausdruck für die Höhe der Investitionskosten. Im Rahmen der Zweckmässigkeitsstudie wurden diese für die Variante Mitte auf rund 1,2 Mrd. Fr. geschätzt, für Variante Nord (unterirdisch) auf rund 1,8 Mrd. Fr. Die Baukosten der Variante Hafenbahn wurden nicht ermittelt. Sie liegen vermutlich unter denjenigen der Variante Nord, nach einer groben Schätzung aber immer noch über 1 Mrd. Fr. (Angaben Preisstand 2004)

Die Betriebskosten fallen bei Variante Mitte am niedrigsten aus, da die S-Bahnzüge einen relativ direkten Weg fahren und die attraktive Linienführung zu potenziell hoher Nachfrage und damit guter Auslastung der Züge führt. Am höchsten dürften die laufenden Kosten bei Variante Hafenbahn ausfallen: Die Fahrzeiten sind aufgrund der zahlreichen Zwischenstopps am längsten, die Erlöse aufgrund der geringen Attraktivität (niedrige Geschwindigkeiten, keine Anbindung der Innenstadt) am niedrigsten.

c. Die Finanzierung von Variante Mitte hält der Regierungsrat am ehesten für bewältigbar. Nicht nur sind die Investitionskosten deutlich geringer, auch ist der Nutzen dieser Variante für die Bewältigung des Verkehrs insgesamt und für die Vernetzung der Region im Besonderen höher als bei denjenigen Varianten, die den Basler Norden bedienen. Damit stehen bei dieser Variante auch die Chancen am besten, dass sich andere Partner an der Finanzierung massgeblich beteiligen.

d. Die Termine für eine Umsetzung dürfen in erster Linie von der Finanzierbarkeit abhängen. Der Regierungsrat verweist daher zu diesem Punkt auf seine Antwort zu den Fragen b. und c.

6. Wie sieht die Terminierung des Planprozesses aus? Wann kann der Grosse Rat mit den entsprechenden Anträgen des Regierungsrates rechnen?

Der Regierungsrat wird in den kommenden Wochen im Rahmen des kantonalen Richtplans einen Grundsatzentscheid fällen, ob entweder verschiedene Varianten aufgrund neuer Erkenntnisse vertieft auf die Nutzen-/Kosten-Aspekte und weitere Kriterien untersucht werden sollen oder nur eine Variante weiter verfolgt werden soll. Im letzten Fall wird der Weg für

die nächsten Planungsschritte frei sein. Auf dieser Grundlage sieht der Regierungsrat vor, dem Grossen Rat in den kommenden Monaten einen Antrag auf einen Planungskredit zur Genehmigung vorzulegen. Die entsprechenden Mittel für das laufende Jahr hat der Grosse Rat bereits im Rahmen des Budgets (Investitionsübersichtsliste) beschlossen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Eva Herzog
Präsidentin



Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber