



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

05.8466.02

WSD/P058466
Basel, 16. April 2008

Regierungsratsbeschluss
vom 15. April 2008

Anzug Eveline Rommerskirchen und Konsorten betreffend das Nordbogen S-Bahn Projekt „Hafenbahn“ einer privaten Kleinbasler Initiativgruppe

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 8. Februar 2006 den nachstehenden Anzug Eveline Rommerskirchen und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Die Planung der Regio S-Bahn „Herzstück“ geht bisher, wie kürzlich vom Baudepartement anlässlich der Ausstellung „Stadtentwicklung Basel Nord“ veröffentlicht wurde, von 3 Varianten (mit Untervarianten) aus: Variante „Mitte“ 1-3, Variante „Nord Tieflage“ mit 2 Untervarianten und eine Variante des ETH-Studios Basel „Nord oberirdisch“. Die Varianten „Mitte“ und „Nord Tieflage“ liegen zwar beide innerhalb des Hoheitsgebietes des Kantons Basel-Stadt, sind aber beide auch sehr teuer und übersteigen die Leistungsfähigkeit unseres Investitionsbudgets erheblich; sie lassen sich also nur in Finanz-Partnerschaften realisieren. Die Variante „Nord oberirdisch“ verläuft zur Hälfte auf französischem Territorium und lässt sich deswegen nur in einer neuen Planungs- und Finanzpartnerschaft realisieren.

Das wichtigste Desiderat der regionalen S-Bahn Planung ist ein Nordbogen, der die Bahnlinien von SNCF und DB am nördlichen Stadtrand verbindet. Der trinationale Raum am Nordrand Basels, zwischen den Ortskernen von St. Louis, Huningue und Weil/Friedlingen, hat grosses Entwicklungspotential. Die Erschliessung von Stadtentwicklungsgebieten ist grundsätzlich sehr interessant.

Bei der Prüfung der Varianten ist neben diesen Gesichtspunkten auch die Finanzierbarkeit und der zeitliche Realisierbarkeit sehr wichtig. Die Kleinbasler Initiativgruppe „Wirtschaft in Kleinhüningen“ hat eine S-Bahn Variante mit dem Titel „Hafenbahn“ ausgearbeitet, welche durch ihren geringen Investitionsaufwand und die sofortige Realisierbarkeit fasziniert. Der Trasse dieses Nordbogens wird weit gehend auf bestehenden Geleisen im St. Johann-Industriequartier und im Kleinhüninger Hafengebiet geführt. Eine Brücke überquert den Rhein auf der Höhe des Hüniger Zolls. Ein weiterer Vorteil dieser Variante ist, dass sie das Novartis-Campus Areal, das Hafenentwicklungsgebiet Klybeck und den Raum Kleinhüningen/Friedlingen sowie das Naherholungsgebiet Lange Erlen an die S-Bahn anschliesst.

Die Basler Verkehrsplanungsbehörden haben bei der Evaluation von Regio S-Bahnvarianten das Projekt „Hafenbahn“ noch nicht offiziell berücksichtigt. Einige Vorteile dieses Vorschlages erscheinen so interessant, dass das Projekt umfassend geprüft werden sollte und mit den drei bisher vorgelegten Planungsvarianten verglichen werden sollte.

Die Anzugstellerinnen und Anzugsteller bitten den Regierungsrat:

- die Variante „Hafenbahn“ der Kleinbasler Gruppe „Wirtschaft in Kleinhüningen“ von den Initian-

- ten entgegen zu nehmen, nötigenfalls anzupassen und zu optimieren und dem Grossen Rat darüber zu berichten mit einer vergleichenden Darstellung der bisher vorliegenden Varianten.

Eveline Rommerskirchen, Michael Wüthrich, Stephan Gassmann, Marcel Rünzi, Thomas Grossenbacher, Jörg Vitelli, Brigitte Strondl, Andrea Bollinger, Patrizia Bernasconi, Roland Engeler, Kurt Bachmann, Christian Egeler“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

1.1 Zweckmässigkeitsstudie und Anhörungsverfahren

2002 startete eine partnerschaftsrechtliche Projektorganisation (WSD und BD Basel-Stadt, Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft sowie SBB Infrastruktur und SBB Personenverkehr) eine Machbarkeits- und Zweckmässigkeitsstudie zu einer unterirdischen S-Bahnverbindung zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Badischen Bahnhof, mit Bedienung der Basler Innenstadt. Im Juli 2004 stellte die Projektleitung das Ergebnis der Zweckmässigkeitsstudie öffentlich vor und lancierte ein breites Anhörungsverfahren zum rund 100 seitigen Schlussbericht. Im Mittelpunkt der Anhörung stand die Frage nach einer Meinung zum grundsätzlichen Variantenentscheid.

Das Ergebnis des Anhörungsverfahrens wurde vom Regierungsrat im November 2005 zur Kenntnis genommen. Der Regierungsrat informierte darüber die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission des Grossen Rats. Er beschloss vorerst auf einen Variantenentscheid zu verzichten, die entsprechenden Korridore aber als Optionen im Rahmen der Revision des kantonalen Richtplans zu sichern. Die konkreten Arbeiten im Bereich Planung und Finanzierung wurden vorerst sistiert. Es fanden aber verschiedene Besprechungen mit den Partnerbehörden und mit Verkehrsexperten statt.

1.2 Parlamentarische Vorstösse

Neben dem vorliegenden Anzug reichte im Juni 2007 Grossrat Peter Malama eine Interpellation betreffend Regio-S-Bahn "Ringvariante-Hafenbahn" ein, die im Wesentlichen dieselben Fragen stellt. Der Regierungsrat hat die Interpellation Malama am 25. September 2007 zu Handen des Grossen Rates beantwortet.

1.3 Planung der Nordwestschweizer Kantone und der SBB

Die Nordwestschweizer Kantone haben im ersten Halbjahr 2007 zusammen mit der SBB die Eckpunkte der mittel- und langfristigen Weiterentwicklung des Regio-S-Bahnangebots geplant, diskutiert und Anfang Juni 2007 verabschiedet. Die Planung ist bewusst so ausgestaltet worden, dass sie mit der Realisierung des Herzstück-Projektes kompatibel ist. Im Zentrum steht mittelfristig die Entflechtung von Fern-, Regional- und Güterverkehr im Raum Muttenz-Pratteln. Diese Entflechtung wird bereits im Rahmen der o.g. Zweckmässigkeitsstudie

als wichtige Voraussetzung für eine Verdichtung des S-Bahnangebots im Zulauf auf Basel genannt. Der Bund hat die Massnahmen als Erweiterungsoption in seine Vorlage zur "Zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte" (ZEB) aufgenommen. Sie sind zudem im Agglomerationsprogramm Basel aufgeführt. Auch das Herzstück-Projekt ist mit dem Hinweis, dass der Bau möglicherweise erst nach 2020 erfolgt, im Agglomerationsprogramm enthalten.

1.4 Grundsatzentscheid des Regierungsrats

Der Regierungsrat hat am 16. Oktober 2007 den Grundsatzentscheid gefällt, das Herzstück Regio-S-Bahn als Entwicklungsperspektive der Regio-S-Bahn weiter zu vertiefen. Dabei hat er nach sorgfältiger Abwägung aller Vor- und Nachteile entschieden, der Empfehlung der Projektleitung für eine Weiterbearbeitung der Variante Mitte zu folgen. Die Varianten Nord und Ypsilon sollen als Optionen vorerst bestehen bleiben. Auch im Entwurf des Richtplans Basel-Stadt werden vorerst die Korridore für beide Varianten (Nord und Mitte) berücksichtigt.

Die Projektorganisation hat Ende 2007 ihre Arbeit wieder aufgenommen. Zurzeit werden die Grundlagen aufgearbeitet, die für einen Entscheid des Grossen Rates zu einem Planungskredit erforderlich sind. Es ist vorgesehen, dass der Regierungsrat noch im Laufe dieses Jahres einen Ausgabenbericht unterbreiten wird.

Im Rahmen des Globalbudgets ÖV hat der Grosse Rat zudem eine erste Tranche des Planungskredits in Höhe von 400'000 Franken ins Budget 2008 (Investitionsübersichtsliste) aufgenommen.

2. Varianten

2.1 Übersicht

Im Rahmen der Zweckmässigkeitsstudie wurden zwei Varianten (Abb. 1) im Grundsatz verglichen:

- Eine Variante Mitte, die vom Bahnhof SBB auf möglichst direktem Weg zum Badischen Bahnhof führt (mit Zwischenhaltestellen in Gross- und Kleinbasel)
- Eine Variante Nord, die vom Bahnhof SBB zur Grossbasler Innenstadt führt und von dort in einem weiten Bogen via Bahnhof St. Johann, der französischen Landesgrenze entlang nach Kleinhüningen und weiter zum Badischen Bahnhof führt.

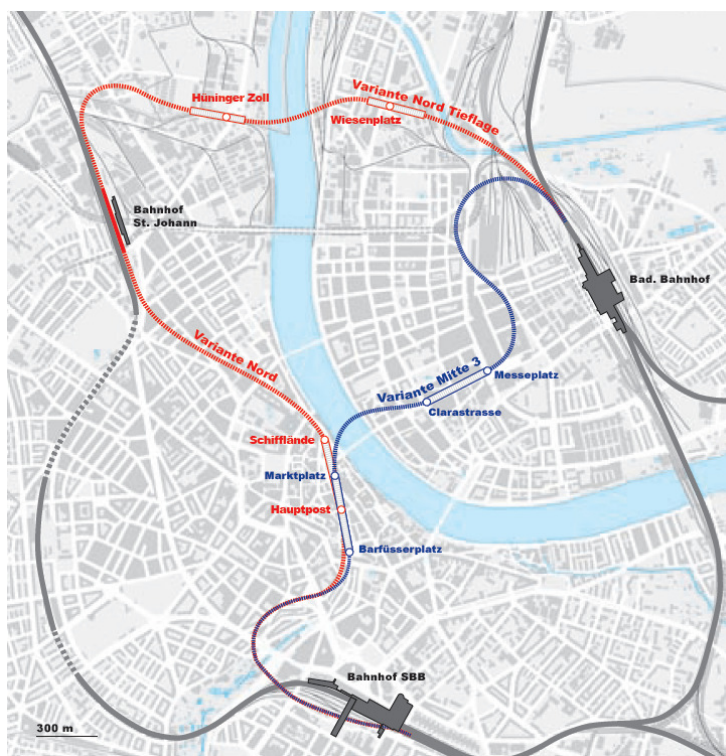


Abb. 1 Varianten Nord und Mitte
gemäss Zweckmässigkeitsstudie

Zur Variante Nord haben das ETH-Studio Basel und der Verband "Wirtschaft in Kleinhünlingen" (WiK) alternative Streckenführungen skizzenhaft aufgezeichnet, ohne Nachweis der technischen Machbarkeit und Kosten dieser Streckenführungen.

Die Zweckmässigkeitsstudie kam zum Schluss, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Variante Mitte deutlich besser ist als dasjenige der Variante Nord. Auf eine vertiefte Prüfung weiterer alternativer Streckenführungen, und damit auch der Variante WiK, durch Basel-Nord wurde vor diesem Hintergrund verzichtet. Im Zusammenhang mit Gesprächen zum Campus Novartis wurde im September 2005 untersucht, ob der Neubau des Campus' die Option einer Streckenführung im Bereich der Schiffmühlestrasse (entlang der Landesgrenze zwischen dem Campus und Huningue) tangieren würde. Eine grobe Prüfung bestätigte aber, dass eine niveaugleiche Gleislage in diesem Bereich ohnehin nicht möglich ist, da sowohl der Rhein als auch die Elsässerstrasse zwangsweise mit einer Über- oder Unterführung gekreuzt werden müssen.

2.2 Grobe Beurteilung der Varianten

Der ausführliche Variantenvergleich ist im Schlussbericht der Zweckmässigkeitsstudie enthalten (www.herzstueck-basel.ch). Die Darstellung dieses Vergleichs ist wichtig, da er auf einer sehr fundierten Untersuchung mit zahlreichen Beteiligten fusst und die Aussagen zur Variante Nord in wesentlichen Teilen auf die Variante Hafenbahn übertragbar sind.

Die Argumente zugunsten der Variante Mitte sind im Wesentlichen verkehrlicher und wirtschaftlicher Natur:

- Die Fahrzeit zwischen Bad Bahnhof und Basel SBB ist halb so lang (6 statt 12 Minuten). Daher erzielt die Variante Mitte eine deutlich grössere verkehrliche Wirkung. Im Klartext: Sie zieht nach den bisherigen Modellrechnungen mehr Fahrgäste an und trägt damit mehr bei zu einer Verlagerung des Individualverkehrs auf den öffentlichen Verkehr. Die Reisezeiten aus der deutschen Nachbarregion in die Basler Innenstadt, zum Bahnhof SBB und darüber hinaus sind wesentlich attraktiver als bei der Variante Nord. Dies gilt umgekehrt auch für Fahrten aus der Nordwestschweiz ins Kleinbasel, zum Bad Bahnhof, nach Riehen oder in die dicht bebauten südbadischen Täler.
- Die Investitionskosten sind wesentlich tiefer. Die Zweckmässigkeitsstudie schätzt die Baukosten der Variante Mitte auf rund 1'200 Mio. Fr., diejenigen der Variante Nord je nach Ausgestaltung auf 1'500-1'800 Mio. Fr. (Preisstand 2004). Die kostengünstigere Ausführung der Variante Nord würde aufgeständert, auf einem Viadukt, quer durch das Klybeckquartier verlaufen. Sie scheidet aufgrund städtebaulicher und stadtgestalterischer Betrachtungen aus, denn sie würde die Wohnqualität und die Stadtentwicklung in diesem Bereich erheblich belasten. Als reine Tunnelvariante ist Variante Nord aber rund 50% teurer als Variante Mitte. Da die Vertreter des Kantons Basel-Landschaft sich bisher stets für Variante Mitte geäußert haben, und deren verkehrlicher Nutzen höher ist, dürften auch die Chancen für einen substanziellen Finanzierungsbeitrag Dritter (BL, SBB, Bund) bei dieser Variante aussichtsreicher sein.

- Die ungedeckten Betriebskosten sind bei Variante Mitte tiefer. Jeder S-Bahnzug bräuchte bei Realisierung der Variante Nord mindestens 6 Minuten mehr, um den Streckenabschnitt Bahnhof SBB - Bad Bahnhof zurückzulegen, und dies 365 Tage im Jahr, von Betriebsbeginn bis Betriebsschluss. Daraus resultiert ein erheblich höherer Personal- und Rollmaterialbedarf und -aufwand. Hinzu kommen die Unterhaltskosten, die im Falle der Variante Nord wesentlich höher ausfallen (Neubaustrecke ist um ca. 3 km länger). Gleichzeitig lässt die höher eingeschätzte Nachfrage bei Variante Mitte auch höhere Erlöse aus Billetteinnahmen erwarten. All dies hat Auswirkungen auf den Bedarf an Abgeltungsleistungen der öffentlichen Hand.
- Vorteil von Variante Nord ist hingegen die direkte Verbindung von der Basler Innenstadt Richtung EuroAirport, Saint-Louis, Mulhouse. Bei Realisierung der Variante Mitte besteht allerdings die Möglichkeit einer späteren Ergänzung mit einem Ast zwischen Innenstadt und Bahnhof St. Johann (Variante Ypsilon, Abb. 2).

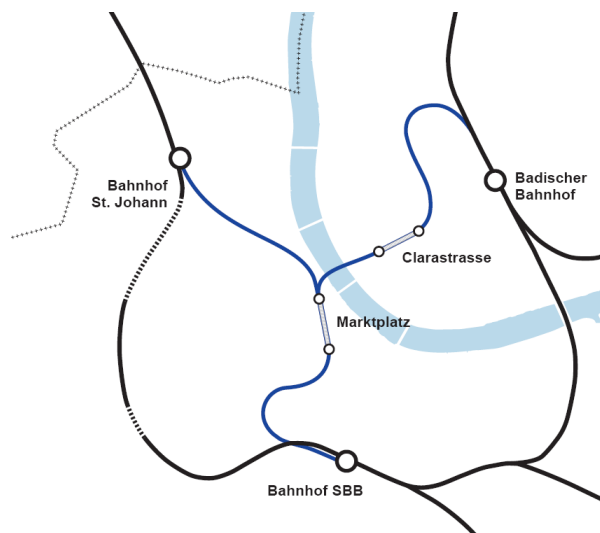


Abb. 2 Variante Ypsilon

2.3 S-Bahn und Stadtentwicklung

2.3.1 Koordination von Haltestellen- und Siedlungsplanung

Obwohl die verkehrliche und wirtschaftliche Beurteilung aufgrund der bisherigen Modellrechnungen eindeutig scheint, stellt sich die Frage, wie das städtebauliche Entwicklungspotenzial in Basel Nord und dessen Dynamisierung durch eine S-Bahnanbindung berücksichtigt werden kann. Aus rein städtischer Sicht besteht natürlich ein gewisses Interesse daran, die Stadtentwicklung in Basel-Nord durch einen S-Bahnanschluss zu fördern. Gleichzeitig ist abzuwägen, ob der Preis für diese Förderung nicht so hoch ist, dass er den Nutzen der Gesamtinvestition in Frage stellt.

Eine Koordination von Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur ist vorteilhaft. Typische Beispiele hierfür sind die neuen S-Bahnhaltestellen auf Kantonsgebiet:

- der Bahnhof St. Johann ist ein Motor der Stadtentwicklung im nördlichen Grossbasel;
- die Haltestelle Dreispitz unterstützt die geplante Aufwertung des Dreispitzareals;
- die Haltestelle Riehen Niederholz ist abgestimmt auf das geplante Quartierzentrum.

Ähnliche Beispiele finden sich auch in Bern (Wankdorf), Zürich (Hardbrücke) etc.

Alle diese Stationen haben eines gemeinsam: Sie liegen an bestehenden Strecken. Es mussten nicht mehrere Kilometer Gleise neu gebaut werden, um sie überhaupt anzuschliessen. Die S-Bahnen machen keinen Meter Umweg, um dorthin zu gelangen. Die Züge benö-

tigen zwar etwas Zeit, um die Haltestellen zu bedienen, aber der Zeitverlust ist begrenzt und für die Fahrgäste akzeptabel.

2.3.2 Stärken des Verkehrsmittels S-Bahn

Dass eine gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr einen wesentlichen Beitrag zur Attraktivität von Stadtentwicklungsprojekten leisten kann, ist zweifelsohne eine Tatsache. Die Frage stellt sich, unter welchen Rahmenbedingungen die Regio-S-Bahn das geeignete Verkehrsmittel für diesen Zweck darstellt. Eine S-Bahn ist von ihrem Wesen her ein ausgesprochenes Massenverkehrsmittel. Ihre Hauptaufgabe besteht darin, als Grobverteiler die wichtigsten Siedlungsachsen der Region mit den bedeutenden Zentren der Kernstadt bei einer Reisegeschwindigkeit von 40-70 km/h zu verbinden. Sie unterscheidet sich damit vom Feinverteiler Tram, der eine innere Erschliessungsfunktion wahrnimmt und selten mehr als 20 km/h Reisegeschwindigkeit erreicht. Die S-Bahn muss dort verkehren, wo grosse Menschenmengen entlang starker Achsen befördert werden können.

Die Variante Nord stellt - sofern sich nicht in Basel Nord die Besiedlung völlig verändert (siehe oben) - eine tangentielle Streckenführung dar. Es kommt aber nicht von ungefähr, dass fast alle ÖV-Netze der Welt radial auf die Kernstädte ausgerichtet sind. Tangentialen sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln wesentlich schwieriger zu erschliessen, weil die für einen halbwegs wirtschaftlichen Betrieb notwendigen Fahrgastmengen nur dann generiert werden können, wenn es sich um extrem grosse und dicht bebaute Agglomerationen handelt. Dies gilt insbesondere für Schienenverkehrsmittel mit ihren hohen Fixkosten. Tangentielle S-Bahnlinien sind selbst in Millionenstädten, mangels genügender Nachfrage, kaum zu finden. Auch heute werden etwa rund um Paris (Agglomeration > 10 Mio. Einwohner) noch keine tangentielle S-Bahnen gebaut, sondern erste tangentielle Tramlinien. Sie ergänzen das radiale RER-Schnellbahnnetz und die Metro und bieten zu relativ niedrigeren Kosten eine wesentlich geringere Transportkapazität.

Variante Nord kann unter diesem Gesichtspunkt nur dann eine Option sein, wenn die Besiedlung in Basel Nord sich in einer Weise entwickelt, dass die Einzugsgebiete der (vermutlich zwei) Haltestellen quasi als Teil der Innenstadt mit entsprechend sehr hoher Siedlungsdichte und ausgeprägter Mischnutzung (Wohnen, Arbeiten, Freizeit) wahrgenommen und genutzt werden.

2.3.3 Welche Rahmenbedingungen in Basel-Nord?

Die Variante Nord des Herzstücks Basel ergäbe für viele Fahrgäste beträchtliche Umwege. Zahlreiche Kundinnen und Kunden aus der Region würden "spazieren gefahren". Dies unterscheidet sie von den weiter oben genannten Beispielen in Basel, Bern und Zürich. Das Potenzial der möglichen Haltestellen im Basler Norden müsste diese Nachteile mehr als aufwiegen, damit sich die wesentlich höheren Kosten rechtfertigen. Konkret müssten Investoren wohl zusätzlich zu den bereits begonnenen Projekten Zehntausende von Wohneinheiten und Arbeitsplätzen erstellen und finanzieren. Dann könnten sich die gewünschten Fahrtbeziehungen derart verändern, dass sich Variante Nord volkswirtschaftlich rechnen würde. Gleichzeitig würden natürlich die bestehende Stadtstruktur und die Kräfteverhältnisse zwischen der Innenstadt und Basel Nord völlig gekippt.

Ob eine derart extrem dynamische Entwicklung in Basel Nord realistisch ist und auch angestrebt werden soll, lässt sich zum heutigen Zeitpunkt nicht ohne weiteres einschätzen.

Die Entwicklung der Quartiere in Basel-Nord bietet eine wichtige Perspektive für ein inneres Wachstum der Stadt Basel und damit ihre Festigung als Kernstadt der trinationalen Agglomeration. Auf der Grossbasler Seite sind entscheidende Areale bereits in Entwicklung (Raum Vogesenplatz / Voltaplatz / Campus Novartis, vgl. Abb. 3). Sie sind durch die Tramlinien 1 und 11 sowie die Regio-S-Bahn erschlossen. Da die Projekte weit fortgeschritten sind, ist fraglich, ob eine zusätzliche S-Bahnstation in diesem Raum die Stadtentwick-

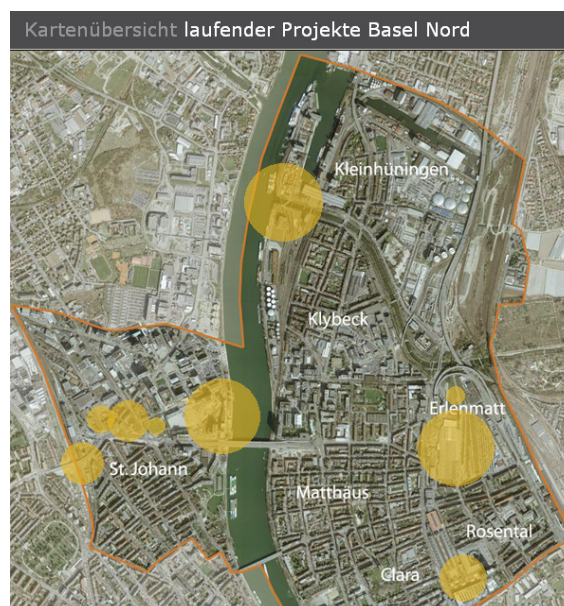


Abb. 3 Stadtentwicklungsprojekte in Basel Nord

lung massgeblich beeinflussen oder fördern kann. Dies gilt insbesondere für das Projekt Campus Novartis. Das Areal wird mit mehreren Haltestellen an das ÖV-Netz der Agglomeration angebunden (Abb. 4). Die BVB-Tramlinien stellen einen raschen und zuverlässigen Anschluss an den Bahnhof SBB und an die Innenstadt sicher. Auch die Station St. Johann der Regio-S-Bahn ist fussläufig in wenigen Minuten erreichbar. Eine neue S-Bahnstation nördlich des Campus (Herzstück Variante Nord) könnte allerdings die Verbindung Richtung Bad. Bahnhof und Südbaden aufwerten.

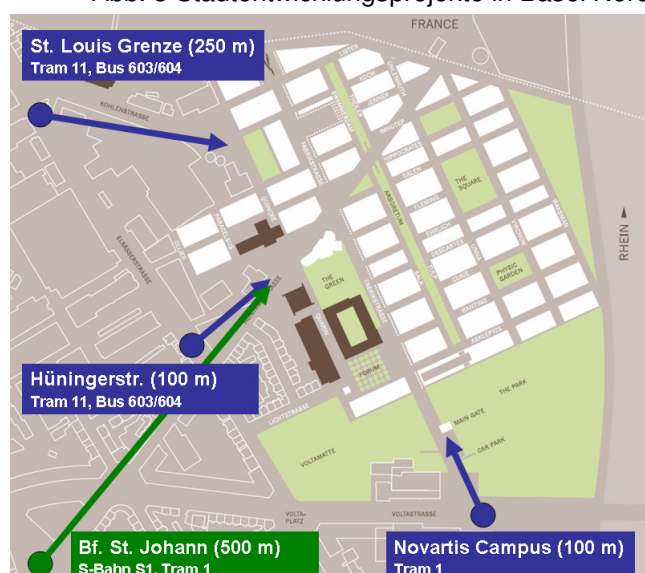


Abb. 4 ÖV Erschliessung Campus Novartis

Einfluss könnte eine S-Bahnerschliessung allenfalls auf die Entwicklung in Kleinhüningen haben. Eine Umnutzung gewisser Hafenareale für Wohnen und Arbeiten könnte durch eine S-Bahnstation gefördert werden. Dieses Ziel wird aber nur bedingt mit derjenigen Variante Nord erreicht, die im Rahmen der Zweckmässigkeitsprüfung nach sorgfältiger Prü-

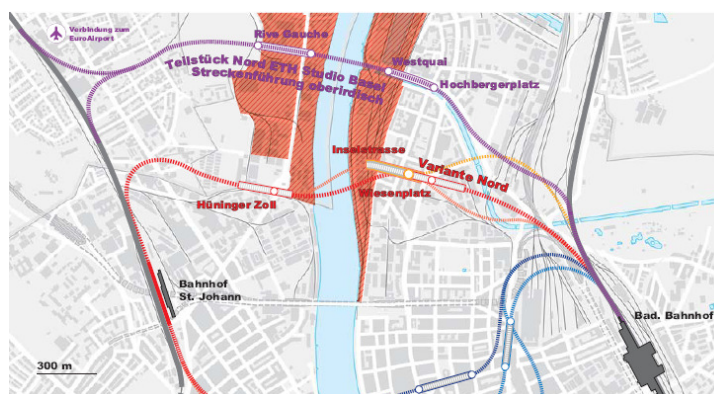


Abb. 5 Variante Nord (rot) und Var. ETH Studio (violett)

fung ausgewählt und vertieft bewertet wurde. (siehe Abb. 5).

Das ETH-Studio skizzierte hingegen eine angepasste Variante Nord (Abb. 5), bei der die S-Bahn den Rhein etwa auf Höhe der Wiesemündung in Kleinhüningen überqueren und über Huningue, Saint-Louis Süd zur Bahnstrecke Basel - Mulhouse verlaufen würde. Diese Streckenführung wäre mit einem noch grösseren Umweg für die heute nachfragestärksten Fahrten (z.B. aus dem Wiesental in die Innenstadt) verbunden. Der Campus Novartis erhielte dann keine zusätzliche Haltestelle mehr. Eine Aufwertung potenzieller Entwicklungsareale würde linksrheinisch nur auf französischem Boden (Huningue) erfolgen.

2.4 Hafenbahn-Variante

2.4.1 Einleitung

Der Anzug thematisiert den bereits genannten Vorschlag des Vereins "Wirtschaft in Kleinhüningen" (WiK), die vorhandenen Hafenbahngleise für eine S-Bahnspanne im Basler Norden zu nutzen. Dieser Vorschlag wurde im Frühjahr 2007 in einer kleinen Broschüre breit gestreut. Mit der vorgeschlagenen Linienführung könnte die S-Bahn das Hafengebiet Kleinhüningen erschliessen. Der Vorschlag wird nicht zuletzt damit begründet, die entsprechenden Baumassnahmen seien wesentlich kostengünstiger und einfacher umzusetzen, weil die vorhandenen Gleisanlagen der Hafenbahn benützt werden könnten.

Des weiteren schlägt die Vereinigung WiK vor, dass die Regio-S-Bahn die Innenstadt nicht erschliesst, sondern stattdessen via Elsässerbahn vom Bahnhof St. Johann durch Grossbasel-West zum Bahnhof SBB verkehrt. Entlang der Strecke wird der Bau zahlreicher weiterer Haltestellen postuliert. Die S-Bahn soll auf diesem Wege mit dem Tram- und Busnetz eng vermascht werden. Dies helfe die Tramlinien in der Innenstadt zu entlasten, indem mehr Verbindungen über tangentielle Umsteigebeziehungen angeboten werden.

2.4.2 Beschreibung

Zentrales Element der Hafenbahn-Variante ist die Anbindung des Hafengebietes Kleinhüningen. Die Variante sieht vor, dass die Regio-S-Bahn die Gleisanlagen der Hafenbahn mitbenützen soll. Für die Querung des Rheins ist ein substanzieller Höhenunterschied zu bewältigen, da diese nur entweder unterirdisch oder aber über eine Brücke

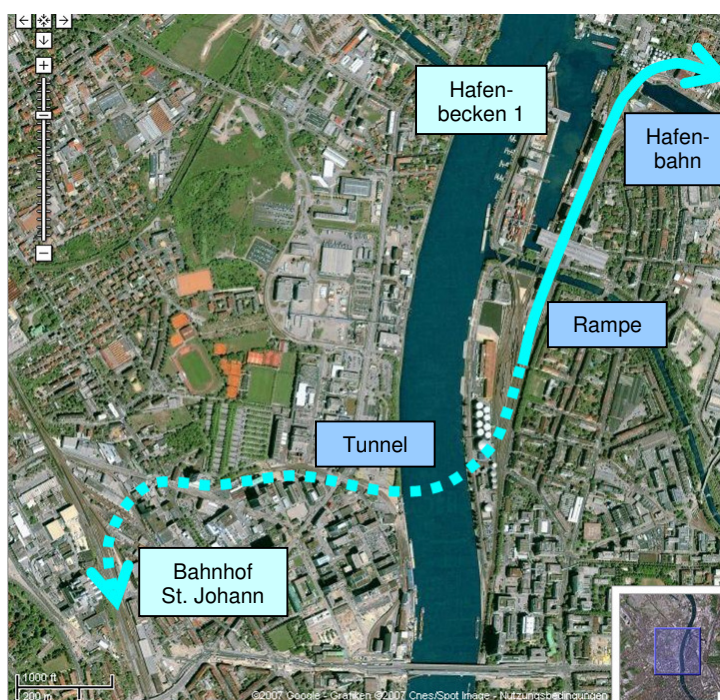


Abb. 6 Systemskizze Variante WiK
Quelle Bildhintergrund: maps.google.com

erfolgen kann. Die Rheinquerung bedingt daher entsprechende Rampen von mehreren hundert Metern Länge. Da die Hafenbahngleise auf der Kleinhüninger Seite parallel zum Rhein verlaufen, müsste die S-Bahnstrecke im Anschluss an die Rampe eine Gleiskurve beschreiben. Um einen vernünftigen Betrieb zu ermöglichen ($V=60$ km/h) müsste der Radius dieser Kurve mindestens 180-200 m betragen (vgl. Abb. 6). Zum Vergleich: Die Breite des Rheins an dieser Stelle beträgt ebenfalls rund 200 m.

Auf Grossbasler Seite müsste die Regio-S-Bahn in jedem Fall entweder in Höhenlage (auf Stelzen) oder in Tieflage (Tunnel) geführt werden, da sie sonst in Konflikt kommt mit der vorhandenen bzw. geplanten Bebauung (Campus Novartis) und mit den vorhandenen Strassenzügen (insbesondere Elsässerstrasse). Eine Mitbenützung der Hafenbahngleise steht ohnehin nicht mehr zur Diskussion, da diese Gleise im Rahmen der Neunutzung des Hafens St. Johann entfernt werden.

2.4.3 Beurteilung

Eine grobe Beurteilung der Machbarkeit einer Variante Hafenbahn (vgl. Anhang) zeigt nach Auffassung des Regierungsrats deutlich, dass dieser Ansatz nicht ernsthaft weiter verfolgt werden muss:

- Eine Mitbenützung der Hafenbahngleise im Bereich St. Johann ist künftig nicht mehr möglich (siehe oben). Im Bereich Kleinhüningen ist sie kaum realistisch. Selbst wenn die Hafenbahn dort zweigleisig ausgebaut würde, käme eine Mitbenützung aufgrund der zahlreichen Rangierfahrten der Güterzüge höchstens dann in Frage, wenn nur wenige S-Bahnzüge verkehrten. Dann aber wäre ihre verkehrliche Wirkung noch kleiner und das Verhältnis zwischen Nutzen und Investitionskosten noch ungünstiger. Damit das Herzstück einen nennenswerten Beitrag zur Verkehrsentslastung leisten kann, muss die Regio-S-Bahn in dichtem Takt fahren (z.B. alle 7,5 Minuten durch Überlagerung verschiedener Linien im 30 Minuten-Takt). Zum Vergleich: Die S-Bahn Stuttgart verkehrt im Innenstadt-Abschnitt alle 2,5 Minuten, die S-Bahn Zürich zwischen HB und Stadelhofen alle 3-4 Minuten. Eine strenge zeitliche Trennung (S-Bahnverkehr tagsüber, Hafenbahn nur nachts) scheidet ebenfalls aus, weil die zu transportierenden Gütermengen zu gross sind. Heute werden etwa 70% der Güter vom Hafen auf der Eisenbahn weiter befördert. Es kann nicht Ziel eines S-Bahn-Ausbaus sein, dass dieser Anteil verschlechtert wird und mehr Verkehr auf den Lastwagen verlagert wird.
- Wenn eine Mitbenützung der Hafenbahn ausscheidet, sind die Investitionskosten für die Verbindung Bad. Bahnhof - Bahnhof St. Johann mindestens in derselben Grössenordnung wie bei der Variante Nord gemäss Machbarkeitsstudie, aufgrund der grösseren Streckenlänge vielleicht sogar noch höher.
- Die Linienführung über Kleinhüningen bedeutet einen weiteren Umweg: Die Strecke vom Badischen Bahnhof zum Bahnhof St. Johann verlängert sich gegenüber Variante Nord von 4 km auf knapp 6 km. Wegen des grösseren Umwegs wird die Fahrzeit gegenüber Variante Nord nochmals verlängert. Sie dürfte damit zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof rund 14-15 Minuten betragen. Zum Vergleich: Die Tramlinie 2 benötigt heute fahrplanmässig 10 Minuten.
- Aufgrund der Fahrzeiten, wird die Verbindung für die Kundschaft der Regio-S-Bahn auf den nachfragestarken Verbindungen zwischen der Innenstadt bzw. Kleinbasel und dem Wiesental bzw. der Nordwestschweiz unattraktiv. Bei höheren Investitionskosten und hö-

herem Betriebsaufwand wird damit der Nutzen und zugleich der Fahrgasterlös nochmals kleiner.

- Die Elsässerbahn weist keine ausreichende Kapazität auf, um zahlreiche weitere Züge der Regio-S-Bahn zu bewältigen. Sie müsste auf vier Gleise ausgebaut werden. Dies würde auch den kostspieligen Neubau der Tunnel in Grossbasel West bedingen.
- Mit den von der WiK geforderten zusätzlichen Haltestellen würde die Regio-S-Bahn ihren Charakter als Grobverteiler mit regionaler Ausrichtung zugunsten eines innerstädtischen Mittelverters verlieren. Ihre Funktion (und auch die Streckenführung) wäre sehr ähnlich wie diejenige der ehemals geplanten Kabinenringbahn. Die Reisegeschwindigkeit würde dabei rapide abnehmen. Die Nachfrage für eine solche tangential Spange würde kaum jemals die massiven Investitionen in die Infrastruktur rechtfertigen. Sie ist viel zu gering, um die hohen laufenden Kosten eines S-Bahnbetriebs halbwegs zu decken. Die Nachfrage nach tangentialen Verbindungen wird im BVB-Netz durch die Buslinie 36 und die Tramlinie 1 mehr als ausreichend abgedeckt.
- Der ebenfalls von der WiK vorgeschlagene Verzicht auf die Erschliessung der Innenstadt steht nicht zur Debatte. Sie ist ein zentrales Element des Herzstück-Projekts. Klammert man die Anbindung des Stadtzentrums aus, so entgeht dem Herzstück das grösste Nachfragepotenzial überhaupt. Es handelt sich dann nur noch um eine Eisenbahnnumfahung um Basel, deren Nutzen den Aufwand nicht rechtfertigen kann.

3. Zu den Anliegen der Anzugstellerinnen und Anzugsteller

Es sei auf die Ausführungen in Kapitel 2, insbesondere in 2.2 und 2.4. verwiesen. Auf Grund der darin dargelegten Argumente sieht der Regierungsrat davon ab, die Variante «Hafenbahn» weiterzuverfolgen.

4. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Eveline Rommerskirchen und Konsorten betreffend das Nordbogen S-Bahn Projekt „Hafenbahn“ einer privaten Kleinbasier Initiativgruppe als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



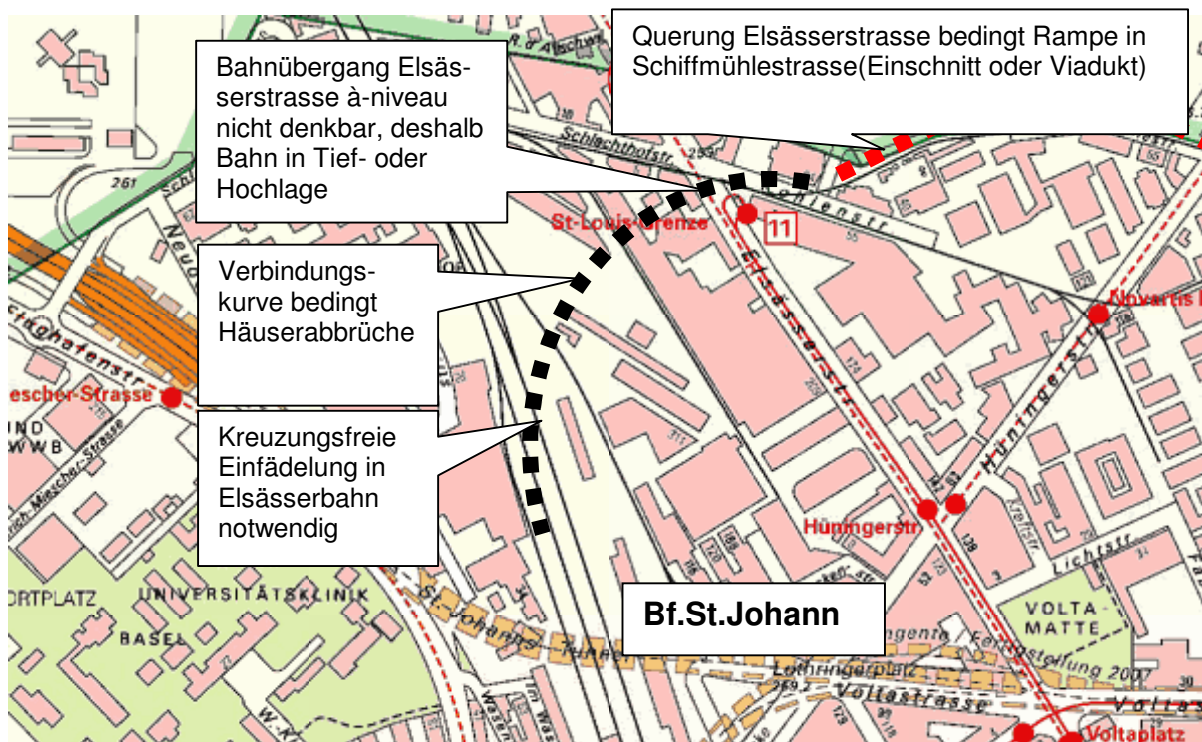
Dr. Guy Morin
Präsident



Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber

Anhang Erste Machbarkeitsuntersuchung bezüglich Streckenführung

S-Bahn „Hafenbahn“ Abschnitt St.Johann - Campus Novartis



Die heutigen Geleise in St.Johann erlauben **ab der Schweiz keine Direktfahrt** in die Hafengeleise entlang der Landesgrenze. Man muss, um in den (noch bestehenden) Hafen St.Johann zu gelangen, heute auf französisches Terrain „ausziehen“ und dort den Zug wenden (zusätzliche 3-4 Minuten!). Dies ergäbe im **besten Fall** – wenn kein Schnellzug, andere S-Bahn-Züge oder Güterzüge auf der Elsassbahn im Wege stehen – eine totale Fahrzeit ab Basel SBB mit Halt in St.Johann von ca. 13 Minuten, praktisch **gleich lang wie mit der Tramlinie 1**.

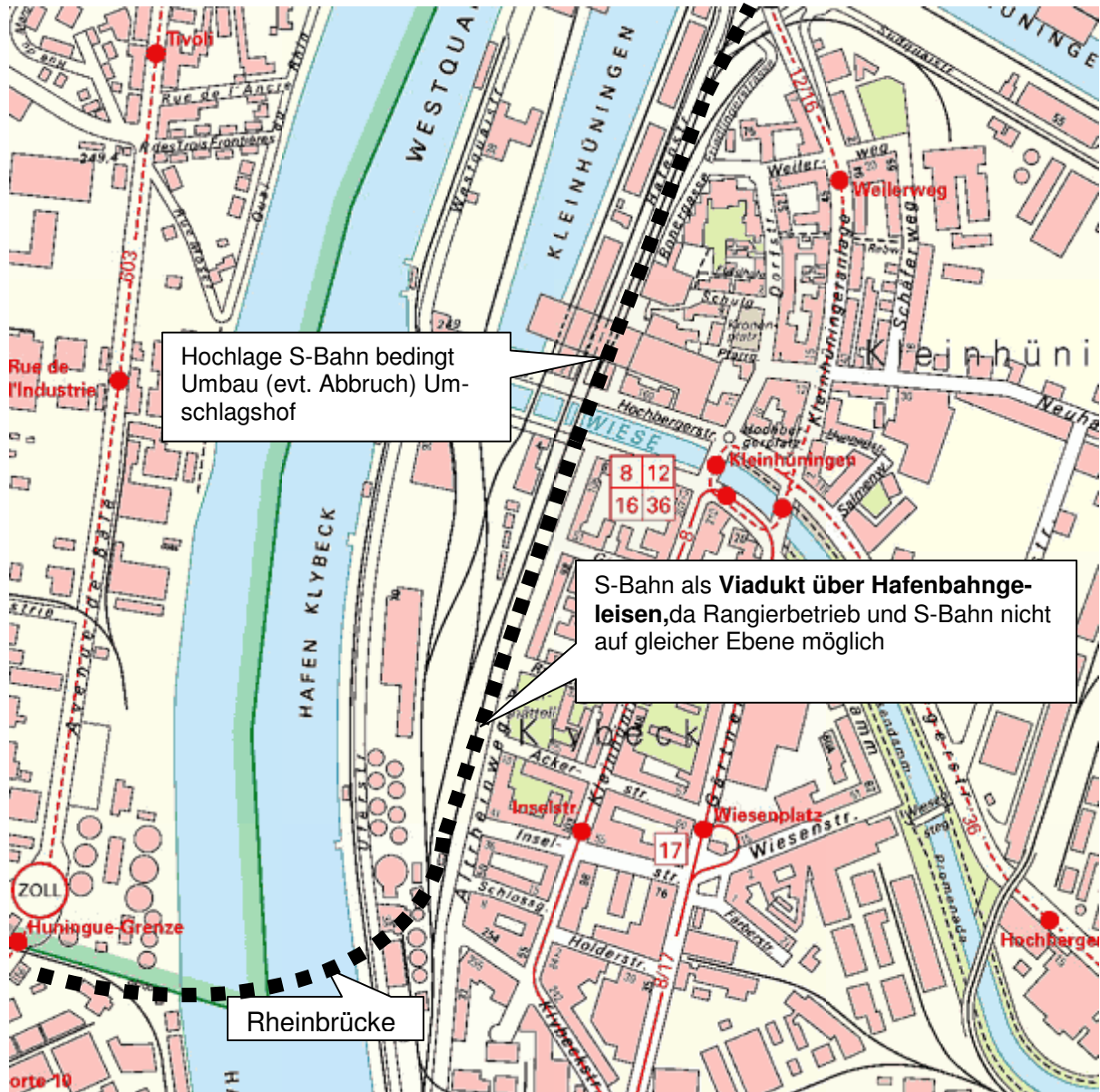
Diese Zeit kann mit dem Bau einer Verbindungskurve ab Bf. St.Johann verkürzt werden (punktiert), entweder

- unterirdisch,
- à-niveau (wegen Bahnübergang Elsassstrasse kaum möglich, u.U. auch wegen Kreuzung à-niveau mit dem geplanten Tram nach St-Louis)
- oder in Hochlage.

Bei all diesen Varianten müssten z.T. neuere Gewerbebauten abgebrochen werden.

Wir gehen also im Folgenden von der Linienführung aus, wie sie in der offiziellen „Variante Nord oberirdisch“ dargestellt ist. Die Linie verläuft ca. 6 Meter über dem Boden auf Viadukten, um den Konflikten mit dem Strassen (und zukünftig Tramverkehr) auszuweichen. (Ev. muss – wegen notwendigen Weichenverknüpfungen im Bf. St.Johann und Minimalradien – auch auf franz. Terrain ausgewichen werden).

S-Bahn „Hafenbahn“, Abschnitt Rheinüberquerung –Hafen Kleinhüningen



S-Bahn „Hafenbahn“, Abschnitt Hafen Kleinhüningen - Bad-Bahnhof