



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

08.2020.01

WSD/P082020
Basel, 17. Dezember 2008

Regierungsratsbeschluss
vom 16. Dezember 2008

Ausgabenbericht

Planungskredit für den Weiterausbau der Regio-S-Bahn

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Zusammenfassung	3
3. S-Bahnen in der Schweiz und in der Region Basel	4
4. Erste Teilergänzung der Regio-S-Bahn	5
5. Ausgangslage zum Herzstück der Regio-S-Bahn-Basel	7
6. Haltung des Regierungsrates zum Herzstück	8
7. Neue Finanzierungsmöglichkeit	10
8. Weiteres Vorgehen	10
9. Projektorganisation	11
9.1 Projektorganisation erste Teilergänzung	11
9.2 Projektorganisation Herzstück	12
10. Phasenweise Planung	12
10.1 Erste Teilergänzung der S-Bahn	12
10.2 Stufenweise Planung des Herzstücks	13
11. Aufteilung der Planungskosten	16
11.1 Erste Teilergänzung	16
11.2 Herzstück	16
12. Politische Bedeutung	16
13. Antrag	17

1. Begehren

Mit diesem Ausgabenbericht beantragen wir Ihnen, für den Beitrag des Kantons Basel-Stadt an die Planung der Regio-S-Bahn einen Kredit in Höhe von CHF 805'000 zu Lasten der Rechnungen 2009-2010 (Position 6610 / 563.004 / 661.8510.40015) zu bewilligen.

Dieser Kredit umfasst folgende beiden Planungsbereiche:

- Studien und Vorprojekte für die erste Teilergänzung der Regio-S-Bahn in der Nordwestschweiz
- Nächste Planungsstufe des Projektes "Herzstück".

2. Zusammenfassung

Der vorliegende Ausgabenbericht dient einerseits der Information über die laufenden Planungen im Bereich der Regio-S-Bahn Basel. Andererseits werden die für die Weiterführung der Arbeiten notwendigen Kosten ausgewiesen und die entsprechenden Kredite zur Genehmigung beantragt.

Die Massnahmen der ersten Ausbauetappe der Regio-S-Bahn ("Regio-S-Bahn Basel 2005"), namentlich der Ausbau des Angebots und die neuen Haltestellen, sind ein grosser Erfolg. Schon bevor feststand, dass die Nordwestschweiz bei den weiteren Planungen zum nationalen Schienenausbau (ZEB) leider nicht im gewünschten Ausmass von Angebotsverbesserungen profitieren kann, haben die Nordwestschweizer Kantone zusammen mit der SBB umfangreiche Planungen zur zukünftigen Entwicklung des Regional- und Fernverkehrs in Gang gesetzt.

Ein Kernanliegen beider Basel ist die direkte Erreichbarkeit der Basler Innenstadt und, damit verbunden, der Wegfall langer Wendezeiten von durchgehenden Zügen im Bahnhof Basel SBB und im Badischen Bahnhof. Nachdem die Zweckmässigkeitsstudie zum Ergebnis gekommen ist, dass das Projekt eines sogenannten "Herzstücks Regio-S-Bahn" (mit einem Innenstadttunnel) einen grossen Nutzen stiften würde, und sich in einem breiten Anhörungsverfahren eine klare Mehrheit für die Realisierung einer solchen Verbindung ausgesprochen hat, sollen nun zügig weitere planerische Abklärungen vorgenommen werden, die als Basis für ein Vorprojekt dienen.

Die Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel inklusive Herzstück soll so bald wie möglich auf die Stufe eines Vorprojekts gebracht werden. Erst wenn diese Projektreife erreicht ist, besteht eine realistische Aussicht, eine nationale Mitfinanzierung für diese grossen Bauwerke zu erhalten.

Damit die nun anstehenden Planungsarbeiten rasch und zielgerichtet vorgenommen werden können, beantragt der Regierungsrat einen Planungskredit im Umfang von CHF 805'000.

3. S-Bahnen in der Schweiz und in der Region Basel

Seit der Eröffnung der S-Bahn Zürich (1990) hat sich die Idee der Umwandlung von gewöhnlichen Vorortszügen in ein eigentliches S-Bahn-Netz durchgesetzt. Heute gibt es in acht schweizerischen Agglomerationen S-Bahn-Netze. Merkmale der S-Bahnen ist u.a. der Einsatz von besonders geeignetem Rollmaterial (viele Türen, starke Beschleunigung). Durch die Verbindung von Stichlinien zu Durchmesserlinien (mehr Direktverbindungen ohne Umsteigen) entsprechen S-Bahnangebote den geänderten Mobilitätsbedürfnissen besser – u.a. den vergrösserten Pendlerdistanzen und dem Wachsen der Arbeitsplätze ausserhalb des Stadtzentrums. Mit zusätzlichen Haltestellen wird versucht, den Weg zu und von der S-Bahn zu verkürzen. Dennoch können und sollen S-Bahnen nie den Feinverteiler Tram und Bus ersetzen, wie dies auch die erfreuliche Entwicklung der Frequenzen der Zürcher VBZ zeigt.

Auch in der Nordwestschweiz wurde ein (teilweise grenzüberschreitendes) S-Bahn System eingeführt. Dazu gehören der integrale Halbstundentakt, neues Rollmaterial (FLIRT), kundenfreundliche Perronanlagen in den Bahnhöfen sowie bequeme Umsteigeverbindungen zwischen Bahn, Tram und Bus. Zudem wurden mit Basel Dreispitz, Pratteln Salina Raurica und Rheinfelden Augarten drei neue S-Bahnhaltestellen¹ geschaffen. Die umfangreichen Anpassungsarbeiten wurden von den Kantonen der Nordwestschweiz und der SBB gemeinsam finanziert und ausgeführt. Grundlage für die Beteiligung des Kantons Basel-Stadt bildete der Grossratsbeschluss vom 12. Januar 2005 (basierend auf dem Ratschlag Nr. 9397 vom 2. November 2004). Darüber hinaus wurde die Wiesentalbahn auf (weitgehend deutschem Staatsgebiet) mit neuen Haltestellen und kurzen Doppelspurstrecken ausgebaut. Im Badischen Bahnhof wurden die Gleisanlagen umgebaut, so dass heute die Züge aus dem Wiesental bis Basel SBB weiterfahren können. Zudem wurden der Bahnhof Riehen auf S-Bahnstandard umgebaut und die neue Haltestelle Riehen Niederholz gebaut.

Obwohl das Ausbauprogramm "Regio-S-Bahn Basel 2005" noch nicht ganz abgeschlossen ist, kann es aufgrund der steigenden Nachfrage als Erfolg gewertet werden. Generell zeigt es die Attraktivität von S-Bahnen über mittlere und längere Distanzen (10 - 30 km). Trotz des grossen technischen und institutionellen Aufwands (aufgrund der Grenzlage sind zahlreiche Behörden beteiligt und es sind unterschiedliche Gesetzgebungen zu beachten), entwickeln sich die erste grenzüberschreitende Durchmesserlinie S1 Frick - Mulhouse und auch die bis Bahnhof SBB verlängerte Wiesentalbahn (S6) sehr erfreulich. Auch wenn das Wachstum der Fahrgastzahlen auf den einzelnen S-Bahnlinien unterschiedlich ist, fällt es stets positiv aus. So fahren heute ca. 2000 Personen/Tag mehr über die Rheinbrücke als vor der Verlängerung der S6 nach Basel SBB. Auch die neue Haltestelle im Dreispitz wird rege benutzt.

Allerdings zeigt sich heute immer mehr, dass auf nahezu allen Linien während den Hauptverkehrszeiten die Nachfrage das Angebot übersteigt. Derzeit werden in der jeweiligen Hauptlastrichtung Zusatzzüge geführt. Sollte sich dieser Trend fortsetzen, so werden sich die Kapazitätsengpässe in den nächsten Jahren deutlich verschärfen. Weitere spürbare Angebotsverbesserungen am heutigen System Regio-S-Bahn, insbesondere die Verdichtung zum 15-Minuten-Betrieb in der Kernregion und die Beseitigung von langen Wendezeiten bei

¹ Neben den neuen SBB-Haltestellen wurden in Riehen und im deutschen Wiesental insgesamt fünf weitere Haltestellen neu gebaut.

durchgehenden Zügen im Bahnhof Basel SBB und im Bad. Bahnhof lassen sich daher nur durch zusätzliche Infrastrukturausbauten eliminieren.

4. Erste Teilergänzung der Regio-S-Bahn

In Planung ist der weitere Ausbau der Regio-S-Bahn in der Nordwestschweiz für den Zeithorizont 2020 - 2030. Dies steht in engem Zusammenhang mit der auf nationaler Ebene geplanten „Zukünftigen Entwicklung der Bahninfrastruktur“ (ZEB). Im Jahre 2006 haben die ÖV-Direktoren der Nordwestschweizer Kantone und die SBB den Planungsauftrag "Angebotsentwicklung Regionalverkehr" unterzeichnet und die SBB mit der Planung beauftragt².

Der öffentliche Verkehr in der Schweiz zeichnet sich durch ein im internationalen Vergleich bereits sehr gutes Angebot aus. Aus Fahrgastsicht ist das effektiv zur Verfügung stehende Angebot (Fahrplan und Rollmaterial) entscheidend, während die dafür notwendige Infrastruktur eher zweitrangig ist. Diesem Ansatz folgend, gilt in der Schweiz der Planungsgrundsatz, dass Infrastrukturausbauten erst vorgenommen werden, wenn sich die notwendigen Angebotsverbesserungen nicht anders erreichen lassen. Auf der bestehenden Infrastruktur sind Angebotsverbesserungen möglich, solange noch genügend Fahrplanlagen (sog. Trassen) zur Verfügung stehen oder sich der Rollmaterialeinsatz optimieren lässt. Die "Regio-S-Bahn 2005" ist dafür ein gutes Beispiel: Statt umfangreiche Gleisbauarbeiten vorzunehmen, wurde der Halbstundentakt durch den Einsatz von schnellerem Rollmaterial (FLIRT) erreicht.

Im Zielzustand des Angebots der Regio-S-Bahn sind der Viertelstundentakt zwischen Basel, Gelterkinden und Rheinfelden sowie Fahrplanverdichtungen im Laufental vorgesehen. Weil aber gemäss heutigem Planungsstand kaum damit zu rechnen sein wird, dass in der Nordwestschweiz bereits bis 2020 grosse Bauwerke (v.a der neue Juradurchstich, sowie ein 3. und 4. Gleis Pratteln - Rheinfelden) realisiert sein werden, sind etappenweise Angebotsverbesserungen vorgesehen. Dazu gehören ein Viertelstundentakt zunächst bis Liestal und ein dritter Zug pro Stunde bis Gelterkinden sowie zusätzliche Halte von InterRegio-Zügen im Fricktal zur Entlastung der S-Bahn. Letzteres setzt neues Rollmaterial voraus, um die heutigen Fahrzeiten halten zu können.

Während die eingleisige Strecke im Laufental bereits heute an der Kapazitätsgrenze angelangt ist, sind die zweigleisigen Hauptstrecken im Ergolz- und Fricktal durch den starken Mischverkehr (mit Fern-, Güter- und Regionalzügen) geprägt. Hier besteht eine erhebliche Konkurrenz in der Trassenbenützung und -zuteilung. Verschärft wird diese Situation durch ein überdurchschnittliches Wachstum im internationalen Schienengüterverkehr via Basel. Diese Entwicklung wird sich mit der Inbetriebnahme der Neuen Eisenbahn Alpentransversale und dem klaren verkehrspolitischen Bekenntnis der Schweiz, den alpenquerenden Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern, in den nächsten Jahren fortsetzen.

Aus diesen Gründen lässt sich die oben erwähnte Angebotsplanung bei der künftigen Regio-S-Bahn nicht ohne umfangreiche Bauwerke realisieren. Erforderlich sind insbesondere ni-

² Das für ZEB (Zeithorizont 2030) zugrunde gelegte Bahnangebot umfasst nur den Fern- und Güterverkehr, während für den Regionalen Personenverkehr (inkl. Regio-S-Bahn) der Zustand 2005 die Basis bildet.

veaufreie Kreuzungen (Überwerfungen) in Muttenz und Pratteln, Doppelspurabschnitte im Laufental, Wendegleise in Liestal und Gelterkinden sowie neue Weichenverbindungen im Bahnhof Basel SBB. Die Gesamtkosten werden heute auf rund CHF 540 Mio. geschätzt (Kostengenauigkeit nach Angaben der SBB $\pm 50\%$).

Die folgende Abbildung zeigt einen Überblick über die Infrastrukturausbauten im Rahmen der ersten Teilergänzung. Die Bezeichnung "ZEB EO 6/8" bzw. "ZEB EO 10" in der Abbildung stehen dafür, dass die Ausbauten im Laufental und im Ergolztal als sogenannte Erweiterungsoptionen (EO) in der Botschaft des Bundesrates zu ZEB Erwähnung finden. Im Rahmen der für 2010 verlangten zweiten Botschaft "ZEB 2" sollen die EO (insgesamt enthält die Botschaft zehn EO) vertieft geprüft und insbesondere die Finanzierung aufgezeigt werden (vgl. Kapitel 7).

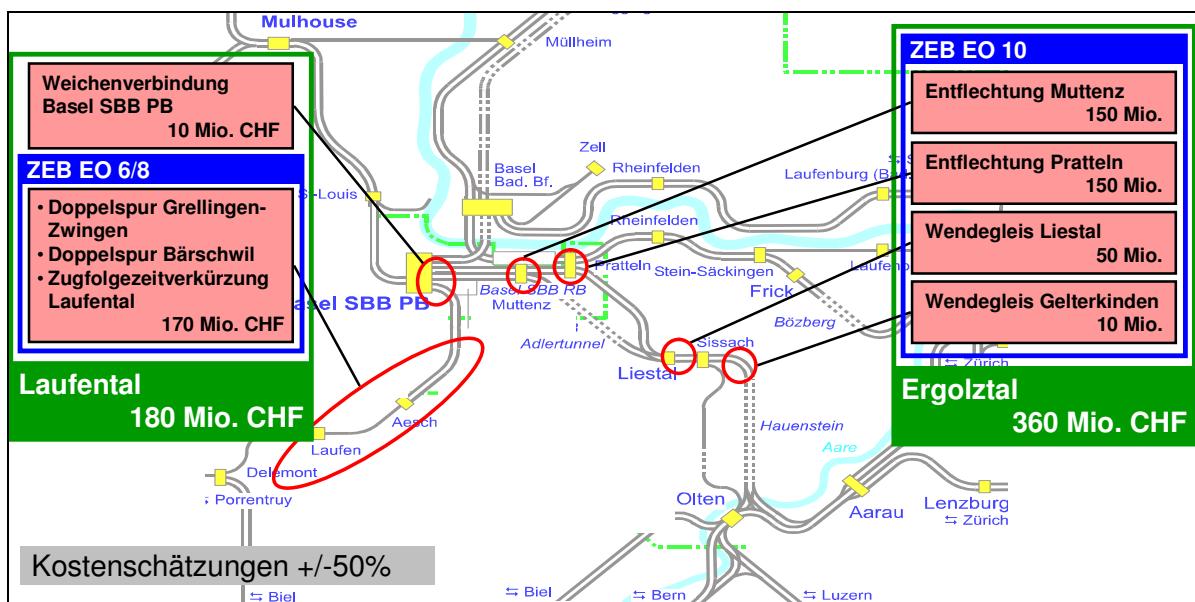


Abb. 1 Erforderliche Infrastrukturausbauten (mit ersten Kostenschätzungen) für die Weiterentwicklung des Angebots der Regio-S-Bahn

Dank den für die 1. Teilergänzung vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen können im Ostkopf des Knotens Basel SBB der Personenfern-, Güter- und Regionale Personenverkehr wirksam voneinander entflochten werden³.

Trotzdem werden zwei Lücken im Regio-S-Bahn Angebot bestehen bleiben:

- kein Durchmesserbetrieb auf allen wichtigen Linien und
- fehlende Innenstadterschliessung

Deshalb wird seit einigen Jahren – auf Anregung der Regio Basiliensis und des Kantons Basel-Landschaft – die Idee eines „Herzstücks“ diskutiert.

³ Dieses Ziel figuriert in ZEB als so genannte Erweiterungsoption 10 (Entflechtung Basel Ost). Auch die Trinationale Langfristplanung postuliert in ihrer Studie solche Entflechtungsmassnahmen.

5. Ausgangslage zum Herzstück der Regio-S-Bahn-Basel

In den Jahren 2002-04 haben die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft zusammen mit der SBB die Zweckmässigkeit der Idee einer unterirdischen Bahnverbindung zwischen Basel SBB und Bad. Bahnhof geprüft⁴.

Aus übergeordneter Sicht soll diese Verbindung (genannt "Herzstück Regio-S-Bahn") folgende Ziele erfüllen:

- Strassen dank attraktivem öffentlichem Verkehr entlasten (auch grenzüberschreitend);
- Standortgunst der trinationalen Agglomeration durch bessere Erreichbarkeit erhöhen;
- Wohn- und Umweltqualität verbessern;
- Attraktivität der Basler Innenstadt erhalten.

Das Herzstück verbessert die Attraktivität des S-Bahnsystems, indem es folgende Vorteile aufweist:

- direkte Anbindung der Basler Innenstadt und weiterer zentraler Ziele in Basel an die Region;
- verbesserter Übergang zwischen S-Bahn und dem Tram- und Busnetz durch neue Umsteigemöglichkeiten in Gross- und Kleinbasel;
- neue Durchmesserlinien ohne zeitraubende Spitzkehren und damit
- Entlastung der Ein-/Ausfahrten in den Bahnhöfen Basel SBB und Basel Bad.Bf.

Verschiedene Linienführungsvarianten wurden auf ihre Kosten und Nutzen hin untersucht.

Die Projektleitung, zusammengesetzt aus Vertretern der drei Planungspartner, empfahl dann den Behörden

- die Variante Mitte weiter zu bearbeiten und zu optimieren;
- das Trasse zu sichern;
- zusätzlich eine Abzweiglinie Marktplatz - Bahnhof St.Johann zu prüfen (Y-Lösung).

Der Bericht wurde in ein breites Mitwirkungsverfahren gegeben, dessen zentrales Resultat wie folgt zusammengefasst werden kann:

- Allgemein wird die Notwendigkeit einer Ergänzung des Netzes der Regio-S-Bahn durch eine zusätzliche Verbindung zwischen Basel SBB und Bad. Bahnhof anerkannt.
- Keine klare Präferenz für eine Variante.

Die Variante Nord wurde ursprünglich von der Projektleitung hauptsächlich aus folgenden Gründen ausgeschlossen:

- Rund 50% teurer als die Variante Mitte;
- Doppelte Fahrzeit zw. Basel SBB und Bad. Bahnhof (Attraktivitätsverlust und höhere Betriebskosten);

⁴ Siehe 100-seitige Broschüre „Herzstück Regio-S-Bahn Basel, Zweckmässigkeitsprüfung – Juli 2004“, erhältlich beim WSD, Rathaus, Basel resp. auf Internet:
<http://www.herzstueck-basel.ch/docs/schlussbericht.bildschirm.pdf>

- Zusätzliche Erschliessungsfunktion gering, da Novartis-Areal auch vom Bahnhof St.Johann aus mit dem Tram oder zu Fuss erreicht werden kann und eine zusätzliche Station „Hüninger Zoll“ zusätzlich vor allem Industrieareal auf französischem Boden erschliessen würde;
- Geringere Entlastung der Strassen;
- Nutzen-Kosten-Verhältnis schlechter.

Es ist unbestritten, dass im Einzugsgebiet der möglichen zusätzlichen S-Bahnstationen der Variante Nord eine Entwicklung der Arealmutzung – vor allem auf französischem Boden - realistisch ist. Es ist auch unbestritten, dass diese Entwicklung zum Nachfragepotenzial der S-Bahn später beitragen könnte und umgekehrt die Qualität der ÖV-Anbindung für diese Arealentwicklungen eine Rolle spielt. Aufgrund der genannten Nachteile der Variante Nord hat der Regierungsrat eine klare Priorität bei der weiteren Planung beschlossen.

6. Haltung des Regierungsrates zum Herzstück

Der Regierungsrat hat sich am 23. Oktober 2007 dafür ausgesprochen, in erster Priorität die von der Projektleitung favorisierte Variante Mitte weiter zu planen. Der Bau unterirdischer Verbindungen aus dem Stadtzentrum zum Bahnhof St.Johann (Variante "Ypsilon") sowie zwischen Bahnhof St.Johann und Bad. Bahnhof durch Basel Nord seien als Optionen für spätere Realisierungsphasen zu berücksichtigen und offen zu halten.

Die Linienführung der ersten beiden Etappen würde damit dieser Skizze entsprechen:

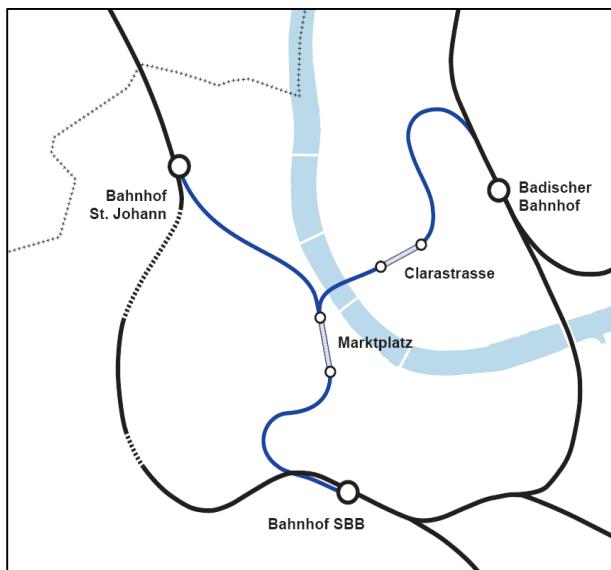


Abb. 2 schematischer Trassenverlauf Herzstück Variante Ypsilon

Die vertiefte Bearbeitung weiterer denkbarer Streckenführungen im Basler Norden unter Mitbenützung der Gleisanlagen der Hafenbahn lehnt der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt ab. Dies hat er in seiner Antwort auf die Interpellation Nr.62 Peter Malama betreffend Regio-S-Bahn „Ringvariante-Hafenbahn“ (15. September 2007) und zum Anzug Eveline

Rommerskirchen und Konsorten betreffend das "Nordbogen S-Bahn Projekt „Hafenbahn“ einer privaten Kleinbasler Initiativgruppe“ (15. April 2008) ausführlich begründet.

Dabei betont der Regierungsrat insbesondere, dass S-Bahnen nicht wegen einzelnen Haltestellen grosse Umwege machen sollten, da sie sonst ihre Attraktivität verlieren. Hinzu kommt, dass die Chancen auf einen substanziellen Beitrag des Bundes in erheblichem Massse davon abhängen, welches Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen der Bund den Projekten attestiert.

Die Schaffung einer Verbindung Bahnhof St.Johann - Bad. Bahnhof (ohne Innenstadttunnel) wäre weitgehend wirkungslos, weist doch die Elsässerbahn (Bahnhof SBB - Bahnhof St.Johann) keine ausreichende Kapazität für einen dichten, pünktlichen S-Bahn-Betrieb auf. Zudem stellt die direkte Anbindung der Innenstadt einen zentralen Vorteil vieler S-Bahnkonzepte im In- und Ausland dar.

Angebotsvorstellungen Herzstück Variante "Y" Liniennetz Regio-S-Bahn Basel, Vollausbau

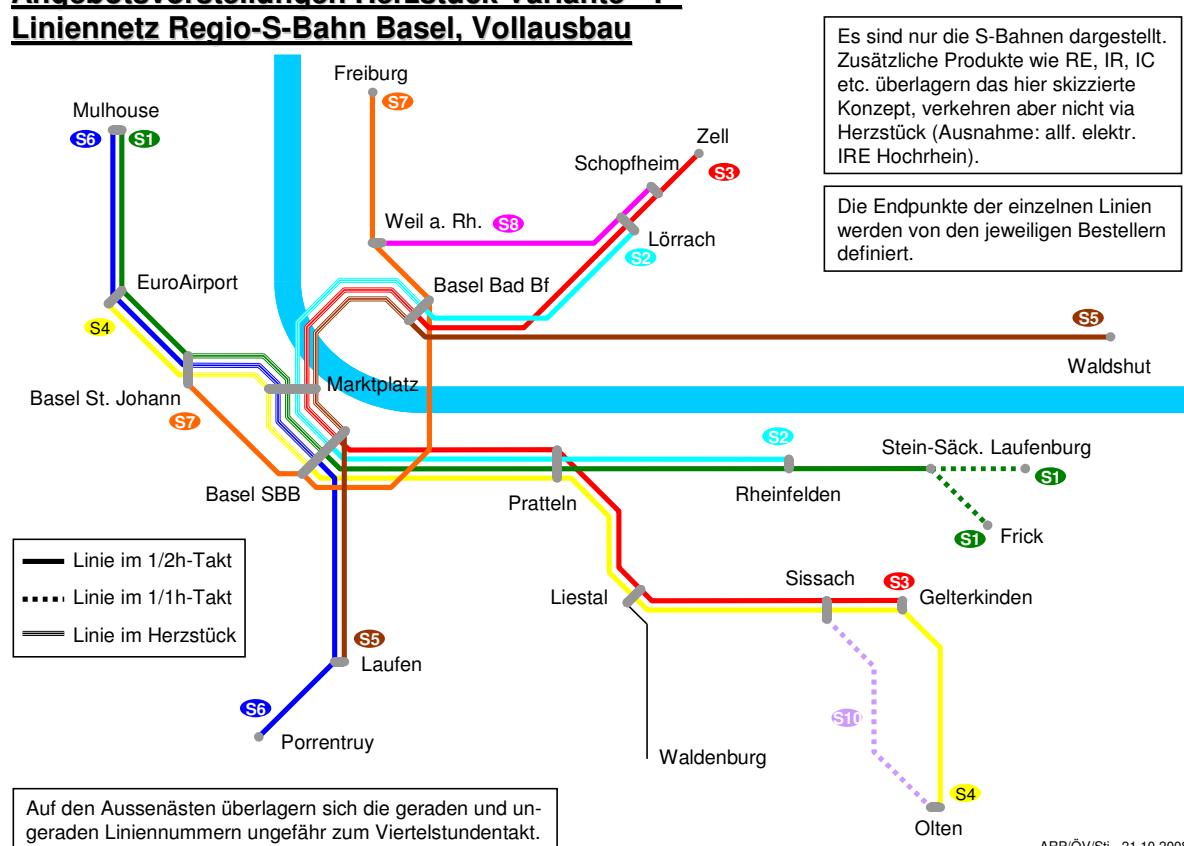


Abb. 3: denkbares Liniennetzkonzept

7. Neue Finanzierungsmöglichkeit

Selbst die günstigere Variante Mitte wird – wie die S-Bahnen in Zürich und Genf – Investitionen von über einer Milliarde Franken erfordern. Seit diesem Jahr besteht die Möglichkeit, dass solche Investitionen durch den Bund aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert⁵ werden. Allerdings zeigt sich schon heute, dass die in den Fonds eingestellten Mittel kaum ausreichen werden, um alle angemeldeten Investitionen in den nächsten 20 Jahren finanzieren zu können. Auswahlkriterium wird insbesondere das Nutzen-Kosten-Verhältnis sein, das bei der Variante Mitte wesentlich besser ausfällt als bei den anderen Varianten. Zudem werden bundeseitig die Mittel für diejenigen Projekte prioritär reserviert, die sicher ausgeführt werden können, d.h. von der Region getragen werden. Umstrittene Projekte werden kaum Chance haben, vom Bund berücksichtigt zu werden.

Der Regierungsrat sieht daher die Chance und die Notwendigkeit, dass sich die Region nun geschlossen hinter den Ausbau der Regio-S-Bahn und hinter die weitere Planung des Herzstücks stellt. Auch unter dem Gesichtspunkt der Verwendung der knappen Gelder und der vorhandenen Planungsressourcen in den kantonalen Verwaltungen und bei der SBB ist es erstrebenswert, die weiteren Planungsarbeiten nicht so führen zu müssen, dass mehrere Varianten gleichberechtigt weiterentwickelt werden.

Für die mittelfristig geplanten Infrastrukturausbauten (siehe Kapitel 4) ist möglich und vorgesehen, dass diese zumindest teilweise im Rahmen der sogenannten Erweiterungsoptionen zur ZEB vom Bund finanziert werden. Eine Kofinanzierung des Bundes im Rahmen des Infrastrukturfonds wäre dann nur noch die Rückfallebene. Dies betrifft insbesondere die Entflechtungsbauwerke Basel Ost (Muttenz - Pratteln) und den Doppelspur-Ausbau im Laufental. Allerdings ist zum heutigen Zeitpunkt ungewiss, ob die erforderlichen Mittel zum gewünschten Zeitpunkt zur Verfügung stehen werden.

8. Weiteres Vorgehen

Um angesichts der Mittelkonkurrenz überhaupt Chancen zu haben, in absehbarer Zukunft die erste Teilergänzung und das Herzstück der Regio-S-Bahn mit Bundeshilfe in Angriff nehmen zu können, sind weitere Studien notwendig. Die bisher vorliegenden Planungen, Skizzen und Kostenschätzungen sind ausreichend, um Aussagen über die grundsätzliche Zweckmässigkeit und zur Rangfolge der Varianten zu machen. Sie sind aber angesichts der Komplexität der Projekte noch völlig ungenügend, um gesicherte Angaben zu Kosten, Nutzen, Terminen und Risiken zu machen und damit eine Reservation von Bundesmittel und später einen definitiven Bauentscheid zu ermöglichen. Weitere Planungsarbeiten im Zusammenhang mit dem Herzstück sind auch nötig, um den Richtplan des Kantons Basel-Stadt zu konkretisieren.

⁵ Bundesanteil 30 - max. 50% gem. Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (Infrastrukturfondsgesetz, IFG; SR 725.13)

Zudem sind zwei Planungen im Gange, die eine enge zeitliche und technische Koordination mit der Planung des Herzstücks erfordern:

- Rahmenplan der SBB, der bis Ende 2009 ausgearbeitet wird und aufzeigen soll, wie die Bahnanlagen im Raum Basel in den nächsten Jahrzehnten ausgebaut werden sollen.
- Projekt des Kantons Basel-Stadt „Innenstadt – Qualität im Zentrum“ zur Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes für die Basler Innenstadt

Im Weiteren ist die Sicherung des Trasses dort dringend, wo der Tunnel des Herzstücks nahe an der Oberfläche verläuft und damit wahrscheinlich im sog. Tagbau gebaut werden muss (Der grösste Teil der Linie wird im Fels verlaufen und bedarf deshalb nicht unbedingt einer frühzeitigen baurechtlichen Sicherung).

9. Projektorganisation

9.1 Projektorganisation erste Teilergänzung

Die folgende Graphik stellt die Projektorganisation für die erste Teilergänzung der Regio-S-Bahn dar, wie sie der Planungsauftrag Angebotsentwicklung Nordwestschweiz vom Juni 2006 vorsieht.

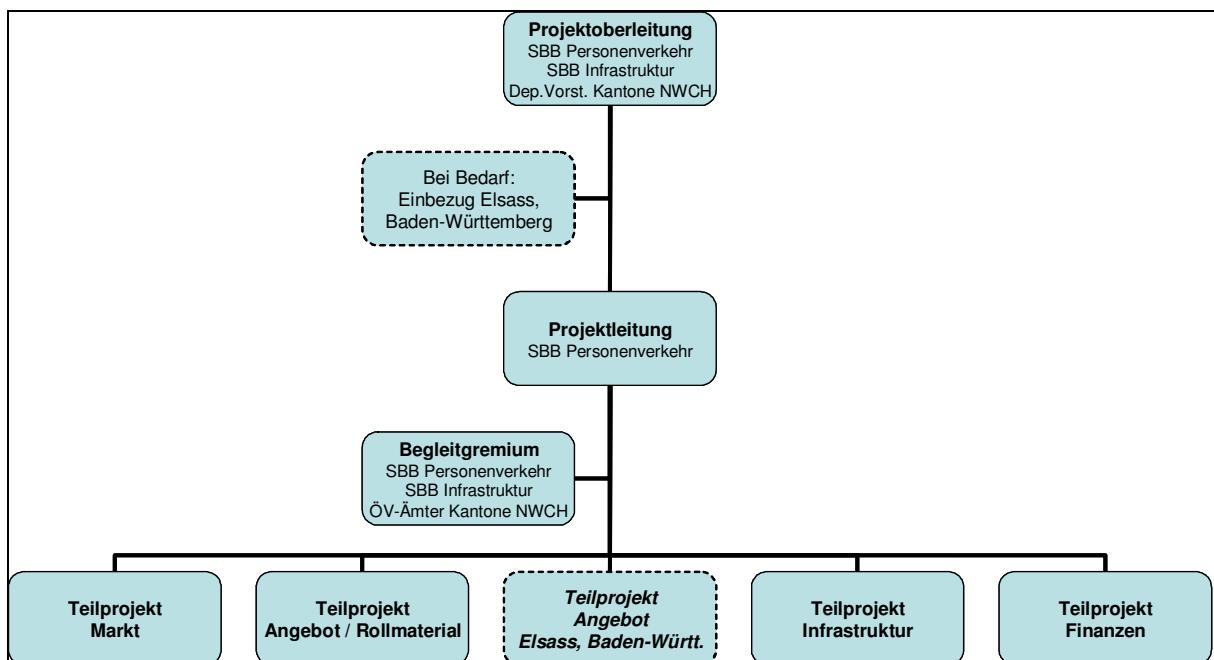


Abb. 4 Projektorganisation erste Teilergänzung Regio-S-Bahn (vereinfachte Darstellung)

9.2 Projektorganisation Herzstück

Die weitere Planung soll grundsätzlich über die gleiche, nun aber erweiterte Projektorganisation - wie sie sich bereits für die Zweckmässigkeitsprüfung 2002-2004 bewährt hat – gesteuert werden.

Beim Herzstück handelt es sich demnach um ein Gemeinschaftswerk, an der vor allem die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft zusammen mit der SBB beteiligt sind. Die weiteren Kantone der Nordwestschweiz und die ausländischen Partner sowie die DB Netz werden in geeigneter Form in die Arbeiten einbezogen.

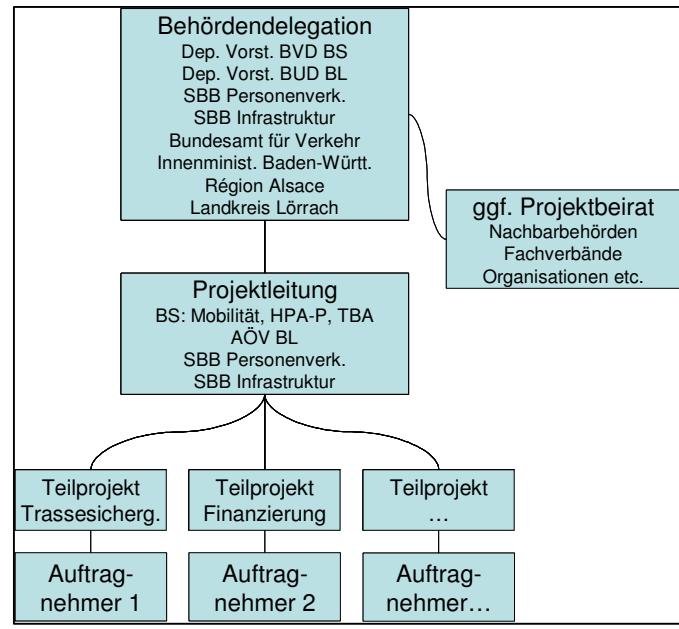


Abb. 5 Projektorganisation Herzstück

10. Phasenweise Planung

10.1 Erste Teilergänzung der S-Bahn

Mit den Studien und Vorprojekten soll 2009 begonnen werden, zumal mit langen Genehmigungs- und Bauzeiten zu rechnen ist. Es handelt sich nämlich bei fast allen vorgesehenen Massnahmen um komplexe Projekte, die unter laufendem Betrieb auf heute schon stark belasteten Streckenabschnitten zu bauen sein werden.

In einem ersten Schritt sollen die erforderlichen Studien- und Vorprojektierungsarbeiten ausgelöst werden, damit die bisherigen Arbeiten weiter vertieft und fachtechnisch detailliert beurteilt werden können. Das Ziel ist, die bisher geschätzten Kosten für eine Realisierung genauer eingrenzen zu können. Gleichzeitig wird abzuklären sein, wie die Mittel für die Realisierung der Investitionen aufzubringen sind.

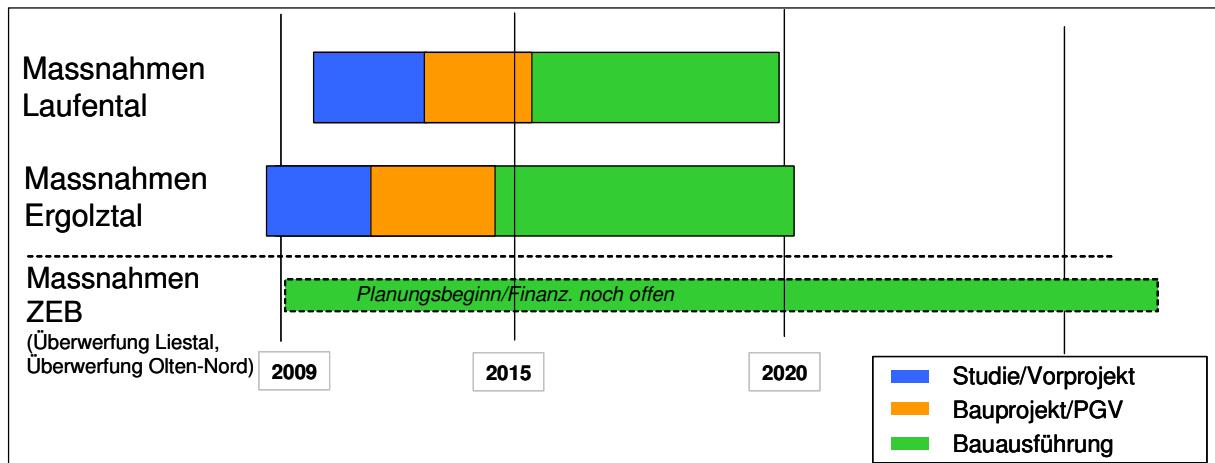


Abb. 6 Grober Zeitplan für die Massnahmen (Stand 2008)

10.2 Stufenweise Planung des Herzstücks

Es ist vorgesehen, das Projekt Herzstück vorerst in drei Planungsstufen zu konkretisieren, wobei Gegenstand dieser Vorlage die Stufe B ist (fett dargestellt):

Stufe	Bezeichnung	Inhalt	Planungskosten	Ausführung
A	Trasse-sicherung	Pläne ausarbeiten für die rechtliche Sicherung der Trassen: - Bahnhof SBB-Zolli, - Nördl.+ südl.Zufahrt zum Bahnhof St.Johann - Zufahrt Bad.Bahnhof	CHF 0,1 Mio.	seit Mai 08
	Meilenstein 1	Finanzierungsentscheid über Stufe B		2008
B	Strategische Planung und Vorbereitung Vorprojekt	Alle Fragen, die vor der Ausarbeitung eines Vorprojektes abgeklärt werden können, wie z.B.: - Verkehrsfragen - Betriebsfragen - Techn. Bahnfragen - Stadtentwicklung - Finanzierung - Organisationsfragen - Information	CHF 1,2 Mio. (zzgl. Aufwendungen der SBB; ca. 0,2 - 0,3 Mio.)	2009-10
	Meilenstein 2	(Finanz-)Entscheid über Auslösen Vorprojekt		2011

C	Vorprojekt für erste und zweite Etappe	<p>Optimierungsaufgabe im Spannungsfeld zwischen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stadtentwicklung (Lage der Stationseingänge) - Bahnlinienführung - Tunneltechnik (Kosten bei gegebener Geotechnik) <p>Ev. durch multidisziplinäres Planerteam; Schätzung Baukosten +- 20%</p>	Grössenordnung CHF 20-30 Mio. (2 % der Invest.)	2012-13
---	--	--	--	---------

Unabhängig von der Frage, wann welche Geldmittel von Bund, Kantonen und weiteren Nutzniessern zur Verfügung gestellt werden können, ist der folgende weitere Zeitplan vorstellbar:

Stufe	Bezeichnung	Inhalt	Kosten	Ausführung
	Meilenstein 3	Beschlussfassungen über die Finanzierung des Herzstücks (1.Etappe)		2014
D	Bauprojekt inkl. PGV	Ausarbeiten einer Plangenehmigungsvorlage gem. Eisenbahngesetz und Bauprojekt mit KV +/- 10%	Grössenordnung CHF 100 Mio., (im Baukredit enth.)	2015-16
E	Genehmigung	Plangenehmigung und Erteilung der Infrastrukturkonzession durch den Bund		2017-18
F	Vorbereitung Bau	Erwerb von Grund und Rechten, Arbeitsausschreibung	Grössenordnung CHF 50 Mio. (im Baukredit enth.)	2019
G	Bau 1. Etappe		> CHF 1 Mia.	2020-2023
H	Inbetriebnahme			Ende 2023

Gegenstand dieser Vorlage: Planungsstufe B – Vorarbeiten für späteres Vorprojekt

In der Planungsstufe B sollen alle Grundlagen erarbeitet werden, damit nachher im Vorprojekt (Planungsstufe C) die Linienführung und die Stationsausgänge in der Innenstadt optimiert sowie die Kosten in der zur Beschlussfassung notwendigen Genauigkeit ermittelt werden können. Es geht bei der Stufe B vor allem um:

	Teiluntersuchung zu	Inhalt (nicht abschliessende Aufzählung)	Ungefähr* CHF
1	Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Prüfung der Nachfrage aufgrund des neuen Gesamtverkehrsmodells für das Jahr 2030; - Überprüfung der Annahmen zur Nordverbindung Bad. Bahnhof - Bahnhof St. Johann; - Mehr- und Minderbelastung der Strassen und des Tram-/Busnetzes infolge Herzstück 	150'000
2	Betrieb	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrplanschema des Y-Konzeptes, - eventuelle Mitbenutzung des Herzstücks durch Fernverkehr, - Auswirkung auf das BVB/BLT-Netz, - Koordination mit Rahmenplan SBB 	100'000
3	Technik Bahn	<ul style="list-style-type: none"> - Kapazität Abzweigung Marktplatz, - Links- oder Rechtsverkehr, - Koordination mit Vierspurausbau der DB im Bad.Bahnhof 	100'000
4	Stadtentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> - Kriterien zur Optimierung der Stationslage und der Stations-Zugänge in Koordination mit Projekt "Innenstadt: Qualität im Zentrum"; 	200'000
5	Finanzierung	<ul style="list-style-type: none"> - Kosten-Nutzen-Berechnung - Aufteilungsgrundsätze auf Kante-ne/Nachbarschaft, - Möglichkeit und Zweckmässigkeit einer Public-Private-Partnerschaft 	100'000
6	Organisation	<ul style="list-style-type: none"> - Abgrenzung und Zusammenarbeit mit den Infrastrukturabteilungen der SBB und DB 	50'000
7	Vorprojekt	<ul style="list-style-type: none"> - Ausschreibungsart und Budget des Vorprojekts 	50'000
8	Information		100'000
9	Leitung+Koordination		150'000
10	Reserve		200'000
T	Total		1'200'000

* Die definitive Aufteilung auf die versch. Teiluntersuchungen wird von der Behördendelegation der drei Partner vorgenommen.

Der vorliegende Kreditantrag betrifft, wie gesagt, die Planungsstufe B. Sie soll 2009 - 2010 durchgeführt werden.

Darüber hinaus leistet die SBB einen Beitrag, indem sie auf eigene Kosten (von ca. CHF 200'000 - 300'000) mit dem Rahmenplan Basel die Anbindung des Herzstücks an das Bahnnetz in den Bahnhöfen Basel SBB und Basel St. Johann untersucht.

11. Aufteilung der Planungskosten

11.1 Erste Teilergänzung

Die im Ergolztal, im Laufental und im Raum Basel Ost - Pratteln geplanten Infrastrukturmassnahmen sind vertieft zu studieren und die Vorprojektierung ist durchzuführen. Die Kosten hierfür werden auf CHF 5,7 Mio. veranschlagt. Kantone und SBB sind übereingekommen, diese Kosten gemeinsam im Verhältnis 50/50 (Regel) zu tragen⁶. Die Kantone untereinander haben einen Verteilschlüssel vereinbart, der im wesentlichen auf den Kriterien nach dem Eisenbahngesetz basiert (Streckenlänge, Anzahl Haltestellenabfahrten). Der Kanton Basel-Stadt übernimmt auf dieser Basis einen relativ kleinen Anteil von rund CHF 205'000. Der Kanton Basel-Landschaft übernimmt mit CHF 2'005'000 den grössten Anteil. Weitere Beteiligte sind die Kantone Aargau, Jura und Solothurn.

11.2 Herzstück

Die Planungskosten von CHF 1,2 Mio. sollen von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft im Verhältnis 50% zu 50% aufgeteilt werden. Der Anteil des Kantons Basel-Stadt beträgt somit CHF 600'000. Diese Aufteilung zwischen den beiden Kantonen widerspiegelt die gemeinsamen Interessen am Ausbau der Regio-S-Bahn.

Weitere Kantone und allenfalls das benachbarte Ausland sollen gebeten werden, beim eigentlichen Vorprojekt (Planungsetappe C) mitzuarbeiten und dieses in angemessener Form mitzufinanzieren. Die SBB leistet ihren Beitrag zum Herzstück in der Planung des Anschlusses in den Bahnhöfen Basel SBB und St.Johann im Rahmen der Arbeiten zum Rahmenplan Basel und stellt die gegenseitige Koordination Rahmenplan SBB/ Herzstück sicher. Werden die SBB für Beratertätigkeit ausserhalb des Perimeters dieser Bahnhöfe beigezogen, so werden sie entschädigt. Dieser Aufwand ist im Globalkredit enthalten. Mit der SBB wird eine Planungsvereinbarung abgeschlossen.

In der hier vorgeschlagenen Planungsphase B wird eine Aufgabe darin bestehen, objektive Kriterien zu erarbeiten, um dann die späteren Finanzierungsdiskussionen aufgrund sachlicher Grundlagen führen zu können.

Die Kreditsumme ist als Globalkredit zu verstehen. Die Mittelzuteilung auf die verschiedenen Planungsbereiche und die Freigabe von Aufträgen erfolgt aufgrund gemeinsamer Beschlüsse durch Behördendelegation bzw. Projektleitung (s. Kap.8.2).

12. Politische Bedeutung

Die Verkehrs- und Umweltsituation hat sich gegenüber der Zeit der Zweckmässigkeitsprüfung nicht vereinfacht, sondern eher verschärft. Die Verteuerung der Energie macht den haushälterischen Umgang mit Ressourcen, insbesondere mit Primärenergie, wichtiger denn

⁶ Effektiv unterscheiden sich die Bauwerke im Ergolz- und Laufental bezüglich Zeithorizont und Nutzen, so dass unterschiedliche Kostenteiler festgelegt worden sind (55/45 fürs Ergolztal und 50/50 fürs Laufental).

je. Vor dem Hintergrund der klimatischen Veränderungen wird es zunehmend auch zu einem Standortfaktor für eine Region, ob sie Konzepte vorlegen kann, die eine nachhaltige Bewältigung der wachsenden Mobilitätsbedürfnisse ermöglichen.

Die Überlastung des Autobahnnetzes der Region Basel – und damit die Gefahr des Ausweichverkehrs via Haupt- und Quartierstrassen - ist absehbar. Das Herzstück kann bezüglich Entlastung vom internationalen Transitverkehr keinen Beitrag leisten, wohl aber vom (z. T. grenzüberschreitenden) täglichen Pendler-, Einkaufs- und Freizeitverkehr. Die S-Bahnen zeigen in allen Agglomerationen der Schweiz starke Frequenzzunahmen – auch in der Region Basel. Die S-Bahn Zürich, deren Infrastrukturausbau vom Kanton Zürich mit mehr als zwei Milliarden finanziert wurde resp. in den nächsten Jahren noch wird, hat sich zu einem eigentlichen Motor dieser wirtschaftlich erfolgreichen Region entwickelt. Der Umstand, dass in unserer Region die Finanzierung einer solchen Infrastruktur - nicht zuletzt wegen der politischen Unterteilung - schwieriger sein wird als in Zürich oder Genf darf uns nicht davon abhalten, schrittweise an die Erarbeitung von Entscheidgrundlagen zu gehen. Ohne diese werden wir uns beim Bund kaum erfolgreich für die Berücksichtigung unserer regionalen Bedürfnisse einsetzen können.

13. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ausgabenbericht gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 16. April 1997 überprüft. Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Guy Morin
Präsident

Dr. Robert Heuss
Staatsschreiber

Beilage: Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Planungskredit für den Weiterausbau der Regio-S-Bahn

[Hier Untertitel eingeben]

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ausgabenbericht und in den Bericht Nr. [Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben] der [Hier GR-Kommission eingeben]-Kommission, beschliesst:

- //: 1. Für den Planungskredit zum Weiterausbau der Regio-S-Bahn (Studien und Vorprojekte im Rahmen der ersten Teilergänzung in der Nordwestschweiz, "Herzstück Regio-S-Bahn" im Rahmen der Planungsstufe B) wird der Anteil des Kantons Basel-Stadt von CHF 805'000 für die Perioden 2009 - 2011 zu Lasten des Bau- und Verkehrsdepartements (Position 6610 / 563.004 / 661.8510.40015; Investitionsbereich 2 «Öffentlicher Verkehr») genehmigt.
2. Dieser Beschluss gilt vorbehältlich der Zustimmung des Kantons Basel-Landschaft zum im Ausgabenbericht vorgesehenen Kreditanteil.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.