



Petitionskommission

An den Grossen Rat

09.5047.02

Basel, 15. Juni 2009

P 261 „Regio-S-Bahn ohne Wartezeiten“

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat in seiner Sitzung vom 11. März 2009 die Petition „Regio-S-Bahn ohne Wartezeiten“ an die Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

1. Wortlaut der Petition

Die Regio-S-Bahn erfreut sich in Riehen steigender Beliebtheit. Die modernen Zugskompositionen, die geringeren Lärmimmissionen und die direkte Verbindung zum Bahnhof SBB stellen eine grosse Verbesserung im Angebot des öffentlichen Verkehrs dar. Noch gibt es aber Mängel. Die Wartezeiten am Badischen Bahnhof sind mit teilweise 8 Minuten deutlich zu lang und die Anbindung ans Schweizer Bahnnetz ist oft nicht optimal. Eine echte Schnellbahn muss schnell sein. Die Schliesszeiten der Bahnschranken in Riehen lassen Autofahrer/innen, Velofahrer/innen und Fussgänger/innen zu lange warten.

Die Unterzeichnenden bitten den Grossen Rat mit dieser Petition:

- **Die Wartezeiten im Badischen Bahnhof schnellstmöglich zu verkürzen (stärkere Berücksichtigung des regionalen Personenverkehrs gegenüber dem Fernverkehr, planmässiger Bau einer 2. Rheinbrücke für den Bahnverkehr, Prüfung weiterer Massnahmen)**
- **Verbesserung der Anschlüsse zum Schweizerischen Bahnnetz durch Halbstundentakt auch am Sonntag.**
- **Kürzere Schliessungszeiten der Bahnschranken.**

2. Abklärungen der Petitionskommission

Am 6. Mai 2009 fand ein Hearing mit Vertretern der Petentschaft, dem Stellvertreter des Leiters Regionalverkehr Nordwestschweiz (NWCH) der SBB, dem Beauftragten für die deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet der Deutschen Bahn (DB) AG sowie dem Zuständigen für Mobilitätsplanung, Abteilung Mobilität vom BVD statt.

Die Anliegen der Petentschaft

Die Vertreter der Petentschaft erklärten, die Einwohnerinnen und Einwohner von Riehen seien über die S-Bahn, den FLIRT, das ruhigere Rollmaterial und die Bahnhöfe Riehen Dorf und Niederholz erfreut. Man könne von einer Erfolgsgeschichte sprechen. Die S-Bahn habe im Vergleich zur ehemaligen Wiesental-Bahn viel Akzeptanz. Trotz allem seien gewisse Mängel noch vorhanden, die zum Petitum geführt hätten.

Die Wartezeiten: Zweimal pro Stunde fahre die S-Bahn (S6) vom bzw. ins Wiesental. Die Verbindung von Riehen nach Basel Bahnhof SBB (Bahnhof SBB) via Basel Badischer Bahnhof (Bad. Bahnhof) bzw. umgekehrt sei je nach Fahrtrichtung einmal pro Stunde ideal mit einer Wartezeit am Bad. Bahnhof von vier Minuten, oder weniger attraktiv mit einer Wartezeit von acht Minuten. Wünschenswert wäre eine Verkürzung der achtminütigen Wartezeit.

Die Verbesserung der Anschlüsse durch Halbstundentakt auch am Sonntag: Anschlüsse an Züge nach Bern hätten öfters Verspätung, weil sie vor dem Bahnhof SBB warten müssten, bis sie einfahren dürften. Vielleicht könnte man diese Situation verbessern. Schön wäre es, wenn auch am Sonntag der Halbstundentakt eingeführt werden könnte. Von z.B. Bern und Luzern her kommend steige man beim jetzigen Stundentakt lieber auf das Tram um. Man gelange schneller nach Riehen.

Die Schliessungszeiten der Bahnschranken: Die Wartezeiten seien seit Eingabe der Petition etwas verkürzt worden. Zweieinhalb Minuten seien die Schranken aber immer noch geschlossen.

Die Ansicht der Gäste zur Petition

Zu den Wartezeiten:

Die drei Gäste waren sich darin einig, dass der Bad. Bahnhof selbst in seiner Funktion als Verkehrsknoten, der Bahnhof SBB und die dazwischen liegende Rheinbrücke die Gründe für die beanstandeten Wartezeiten seien. Auf dem Verbindungsbahnstück Bad. Bahnhof - Bahnhof SBB und im Knoten Bahnhof SBB seien die Kapazitäten beschränkt, zudem sei die Strecke stark überlastet. Trotzdem müssten die verschiedensten Bedürfnisse, womöglich gleichzeitig, z.B. innerhalb von 10 Minuten, erfüllt werden: Der Taktfahrplan müsse aufgrund strikter Vorgaben eingehalten werden, dem Fernverkehr von und nach Norden sei Vorrang zu gewähren. Zeitweise seien gleichzeitig Güterzüge zu berücksichtigen, die den Bahnhof passieren und auf die Brücke gelangen sollten und dazu die Verkehrsseite vom rechten auf das linke Gleis wechseln müssten (D Rechtsverkehr, CH Linksverkehr). Schliesslich müssten ein- oder zweiteilige FLIRT-Kompositionen der S6 aufgrund dessen, dass der Bad. Bahnhof ein Kopfbahnhof sei, wenden, ein Vorgang, der mindestens vier Minuten in Anspruch nehme.

Verändern werde sich diese intensive Situation möglicherweise im Jahr 2013, wenn der Katzenbergtunnel in Betrieb gehen werde. Die Auswirkungen auf den Fahrplan seien allerdings noch nicht bekannt, da noch keine Daten ausgewertet seien. Im gleichen Zeithorizont liege die Inbetriebnahme der zweiten Rheinbrücke. Dank dieser neuen Brücke würden vier Gleise zur Verfügung stehen, von denen je zwei ausschliesslich für den

Personen- und Güterverkehr bestimmt seien, was vor allem der Entflechtung des Güter- und Personenverkehrs diene. Doch auch hier seien mögliche Verbesserungen beim Fahrplan, wenn auch nur im Minuten- und Sekundenbereich, noch nicht bekannt. Eine zusätzliche Entspannung könnte die Fertigstellung der Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel bewirken.

Laut dem Beauftragten für die deutschen Strecken auf Schweizer Gebiet ist eine Reduktion der von der Petentschaft beanstandeten stündlich einmal vorkommenden Wartezeit von acht Minuten so lange nicht möglich, als die Besteller den Fahrplan Hochrhein – Wiesental in der heutigen Form wünschen (Wünsche der SBB: Ankunftszeiten am Bad. Bahnhof vom Bahnhof Basel SBB kommend auf Minute 11 und 41, Abfahrtszeit vom Bad. Bahnhof nach Basel SBB auf Minute 45; aus Richtung Zell: Anschlussaufnahme an den ICE-Verkehr Köln, Berlin; in Richtung Bahnhof SBB Anschlussaufnahme aus dem Hochrheinverkehr). Ansatz für eine Veränderung könnte die Neuaußschreibung der Nahverkehrsleistung im Jahr 2012 bis 2016 bieten. Langfristig gesehen wäre es ideal, wenn der Richtungswechsel der Wiesentalzüge im Bad. Bahnhof wegfielen. Das liege aber in der Zukunft des „Herzstücks“ des Bad. Bahnhofs. Trotz allen Belastungen sei das System so, wie es heute funktioniere, ausgesprochen gut. Die Pünktlichkeit der Züge erreiche knapp 100 Prozent.

Zur Verbesserung der Anschlüsse durch Halbstundentakt auch am Sonntag:

Der Halbstundentakt am Sonntag habe das BVD bei der SBB GmbH deponiert, die SBB-Tochter, die SBB GmbH, habe den Halbstundentakt am Sonntag allerdings noch nicht offeriert. Technisch wäre der Halbstundentakt machbar, die SBB hätten Rollmaterial und Trassee zum Fahren. Die deutschen Geleise würden allerdings vom Land Baden-Württemberg finanziert. Im Rahmen der Offertstellung wäre ein Halbtakt-Angebot auszuhandeln. Das BVD begrüsse eine Fahrplanverdichtung auch am Sonntag, wenigstens bis Lörrach, falls Baden Württemberg nicht die volle Leistung bis Zell i.W. finanzieren wolle. Die Einnahmenverteilung im Regio-Verbund Lörrach (RVL) erfolge akutell nach einem fixen, aus den 90er-Jahren stammenden Schlüssel. Verhandlungen zur Einnahmeaufteilung im RVL seien im Gang, so dass kein genauer Termin der Umsetzung der Fahrplanverdichtung genannt werden könne. Möglicherweise ergäben diese Verhandlungen eine Neuregelung der Einnahmeaufteilung im RVL.

Zu den Schliessungszeiten der Bahnschranken:

Die Strecke über Lörrach sei eine deutsche Hauptbahnstrecke. Die Signale für den Lokführer gingen erst auf Grün, wenn eine Schranke geschlossen sei. Das Schweizer Recht lasse im Vergleich zum Deutschen Recht einige Sekunden mehr Spielraum zu. Daher liefen die Schrankenbäume heute schneller zu als bisher. Die Übergänge blieben heute 90 Sekunden geschlossen (früher 180 Sek.). Auswirkungen auf die Schliesszeiten hätten allerdings auch Ein- und Aussteigezeiten der Passagiere; aufgrund des verdichteten Taktverkehrs habe auch die Anzahl der Schliessungen zugenommen. Die DB Netz AG versuche derzeit im Rahmen der Schweizer Eisenbahnverordnung und in Abstimmung mit der Aufsichtsbehörde, dem Bundesamt für Verkehr in Bern, das System weiter zu optimieren.

Zur Lösung des Problems könnten Unter- bzw. Überführungen beitragen, was aber grosse Investitionen zur Folge hätte. Im Ortsbild Riehen seien allerdings wenig Chancen auf solche Über- oder Unterführungen vorhanden. An der Inzlingerstrasse biete sich eine solche Untersuchung im Zusammenhang mit der Erschliessung „Stettenfeld“ an. Die Deutsche Bahn sei jederzeit zu Gesprächen bezüglich Beseitigung der Verkehrstrennung offen.

3. Erwägungen der Petitionskommission

Die Aussagen der Gäste am Hearing vom 6. Mai 2009 geben Einblick in die Anforderungen an die Betriebsabwicklung auf einem Bahnhof. Die für einen reibungslosen Zugverkehr Verantwortlichen müssen die von den verschiedenen Bestellern an sie gestellten Ansprüche befriedigen und sich gleichzeitig nach den vorhandenen Kapazitäten der bestehenden Bahnhofsanlage richten. Auf den Bad. Bahnhof bezogen bedeutet dies Vorrangigkeit des internationalen Fernverkehrs und das Umgehen mit der Tatsache, dass es sich beim Bad. Bahnhof um einen Kopfbahnhof handelt, eine Weiterfahrt über den Rhein in Richtung Bahnhof Basel SBB somit einen Richtungswechsel der Zugkompositionen voraussetzt, die Züge ausserdem teilweise die Fahrbahnhöfe wechseln müssen und erst noch die Rheinbrücke nur wie durch ein Nadelöhr passieren können.

Zu den Wartezeiten am Bad. Bahnhof:

Der Wille der Verantwortlichen, die Wartezeiten am Bad. Bahnhof zu ändern ist da, aber die vorhandenen Kapazitäten und konkrete Wünsche von Bestellern lassen dies nicht zu. Idealerweise wäre der Bad. Bahnhof kein Kopfbahnhof. Ein Umbau würde immense, nicht bezifferte und in nächster Zukunft sicher nicht diskutierbare Investitionen bedingen. Zu hoffen bleibt, dass die für 2013 geplante Rheinbrücke mit neu vier Fahrspuren eine zumindest teilweise Entflechtung der Verkehrssituation bringen wird. Offen bleibt, ob aus der Neuauusschreibung der Nahverkehrsleistung 2012 – 2016 eine Änderung der Nahverkehrsleistung durch den/die Besteller und damit eine Verbesserung der Anschlüsse ans Schweizer Bahnnetz resultiert.

Zur Verbesserung der Anschlüsse durch Halbstundentakt auch am Sonntag:

Der Zuständige der SBB GmbH wie auch derjenige des BVD erachtet die Einführung des Halbstundentakts am Sonntag als sinnvoll. Vermutlich ist sie kurz- bis mittelfristig auch zu erwarten. Momentan ist sie allerdings lediglich als Wunsch bei der SBB GmbH deponiert. Dies genügt nach Ansicht der Petitionskommission nicht. Sie bittet den Regierungsrat deshalb, rasch dafür zu sorgen, dass bei der SBB GmbH eine konkrete Offerte zur Einführung des Halbstundentakts am Sonntag eingeholt wird. Mit dieser als Diskussionsbasis sollen die entsprechenden Vertragsverhandlungen vorangetrieben werden und schliesslich zu einer konkreten Auftragsteilung führen.

Zu den Schliessungszeiten der Bahnschranken:

Seitens der Deutschen Bahn sind bereits erfolgreich diverse Anstrengungen zur Verkürzung der Schliessungszeiten der Bahnschranken unternommen worden; eine weitere Optimierung der Situation ist vorgesehen. Dies ist erfreulich und umso wichtiger im Hinblick auf die Zukunft. Denn es ist davon auszugehen, dass eine Steigerung der heutigen Fahrplanverdichtung zu erwarten ist, welche vermehrt die Senkung von Bahnschranken verursachen wird. Womöglich würde dann der vom Grossen Rat am 10. September 2009 als erledigt abgeschriebene Anzug von Bruno Mazzotti und Konsorten betreffend Tiefbahn Riehen (Tieferlegung der Wiesentalbahn) (Geschäft 06.5039), der sich mit der Beseitigung der Verkehrstrennung beschäftigt, aktuell. Erstmals soll eine solche Verkehrstrennung zumindest im Zusammenhang mit der Erschliessung des Stettenfelds diskutiert werden.

4. Antrag der Petitionskommission

Die Petitionskommission beantragt, vorliegende Petition

- bezüglich den Forderungen 1 und 3 der Petition (Verkürzung der Wartezeiten am Bad. Bahnhof; Verkürzung der Schliessungszeiten der Bahnschranken) als erledigt zu erklären und
- bezüglich der Forderung 2 (Verbesserung der Anschlüsse durch Halbstundentakt auch am Sonntag) an den Regierungsrat zur abschliessenden Behandlung zu überweisen.

Im Namen der Petitionskommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt



Loretta Müller, Präsidentin