



Grosser Rat des Kantons Basel-Stadt

## **Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission**

**An den Grossen Rat**

**08.2020.02**

Basel, 16. September 2009

Kommissionsbeschluss  
vom 12. August 2009

### **Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission**

**zum Ausgabenbericht 08.2020.01 betreffend Planungskredit für  
den Weiterausbau der Regio-S-Bahn**

## 1. Ausgangslage

Die Regio-S-Bahn hat sich in der Region Basel in den letzten Jahren erfreulich entwickelt. Dazu haben neben Taktverdichtungen auch neue Linienführungen und neues Rollmaterial beigetragen. Zu den Hauptverkehrszeiten sind die Züge allerdings regelmässig überlastet; die Nachfrage übersteigt das Angebot. Ein weiterer Angebotsausbau ist auf den bestehenden Anlagen aus Kapazitätsgründen aber kaum mehr möglich. Es braucht dafür Investitionen in die Bahninfrastruktur in beiden Basler Halbkantonen. Aus diesem Grund haben die beiden Regierungen den Parlamenten von Basel-Landschaft und Basel-Stadt ähnliche Vorlagen unterbreitet. Der Beschluss des Grossen Rats zum im Ausgabenbericht betreffend Planungskredit für den Weiterausbau der Regio-S-Bahn beantragten Kredit gilt deshalb unter dem Vorbehalt der Zustimmung des Kantons Basel-Landschaft zu dessen Kreditanteil.

Der Grosse Rat hat den *Ausgabenbericht 08.2020.01 betreffend Planungskredit für den Weiterausbau der Regio-S-Bahn* am 4.2.2009 an die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) überwiesen. Die UVEK hat sich an ihren Sitzungen vom 18.2.09, 11.3.09, 1.4.09, 27.5.09, 10.6.09 und 12.8.09 mit dem Geschäft auseinandergesetzt. Weil die im Landrat für das Geschäft zuständige Bau- und Planungskommission (BPK) im Verlauf der Behandlung des basellandschaftlichen Richtplans eine Alternative zum Herzstück zur Diskussion gestellt hat (vgl. Kapitel 3.1.3), hat die UVEK am 15.5.09 zudem eine gemeinsame Sitzung mit der BPK abgehalten.

Der Ausgabenbericht besteht aus zwei Teilen: Zum einen hat er die Vorprojektierung einer ersten Teilergänzung des bestehenden Netzes zum Inhalt. Ziel der Teilergänzung ist es, bestehende Engpässe auf den Zulaufstrecken nach Basel durch einen Ausbau der Infrastruktur zu beseitigen. Zum anderen soll mit der Planung einer unterirdischen Bahnverbindung zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Badischen Bahnhof – dem künftigen „Herzstück“ der Regio-S-Bahn – begonnen werden. Heute enden die meisten Linien der Regio-S-Bahn am Bahnhof Basel SBB oder am Badischen Bahnhof. Mit einer Verknüpfung der beiden Bahnhöfe via Innenstadt könnten neue Durchmesserlinien geschaffen, die Innenstadt besser erschlossen und insbesondere der Bahnhof Basel SBB entlastet werden.

Der im Ausgabenbericht beantragte Planungskredit von CHF 805'000 setzt sich zusammen aus einer Tranche von CHF 205'000 zur Planung der ersten Teilergänzung und einer solchen von CHF 600'000 zur Planung des Herzstücks. Bauentscheid ist damit keiner verbunden; dafür sind heute noch zu viele Fragen offen. Dem Territorialprinzip folgend übernimmt der Kanton Basel-Landschaft bei der Teilergänzung gut CHF 2 Mio. der Planungskosten. Beim Herzstück haben die beiden Kantone eine jeweils hälftige Kostenübernahme vereinbart, was das gemeinsame Interesse an diesem Vorhaben widerspiegelt.

Verglichen mit S-Bahn-Systemen in Grossstädten kann die Regio-S-Bahn Basel nicht als „richtige“ S-Bahn bezeichnet werden. Es fehlen ihr eine Innenstadterschliessung, Durchmesserlinien, eigene Gleise in der Agglomeration und ein Marktauftritt, der sie als eigenes System erkennen lässt. Auf Netzplänen anderer S-Bahnen zeigt sich typischerweise eine Zusammenführung mehrerer Linien aus verschiedenen Richtungen im Zentrum. Dies wäre in Basel mit einem Herzstück auch möglich.

## 2. Erste Teilergänzung Regio-S-Bahn

Die UVEK unterstützt den Grundsatz, wonach – wie in den vergangenen Jahren geschehen – das Angebot der Regio-S-Bahn in erster Linie mit betrieblichen Optimierungen verbessert werden soll. Die gewünschte Fahrplanverdichtung im Laufental und im oberen Ergolzthal bedingt jedoch eine Entflechtung der Regio-S-Bahn vom Fern- und Güterverkehr und ist deshalb ohne Investitionen in die Bahninfrastruktur unmöglich. Die Notwendigkeit der im Ausgabenbericht dargestellten Infrastrukturausbauten im Ergolzthal, im Laufental und im Raum Basel Ost / Pratteln sind in der UVEK unbestritten. Weil die meisten dieser Massnahmen auf Boden des Kantons Basel-Landschaft anfallen, ist der Beitrag des Kantons Basel-Stadt an die Vorprojektierungskosten von insgesamt CHF 5,7 Mio. mit CHF 205'000 gering. Der Verteilschlüssel bemisst sich gemäss Eisenbahngesetz an der Streckenlänge und der Anzahl Haltestellenabfahrten.

## 3. Herzstück

Mit den in der ersten Teilergänzung vorgesehenen Massnahmen können östlich des Knotens Basel SBB Personenfernverkehr, Regionalverkehr und Güterverkehr entflochten werden. Zwei Lücken bleiben aber bestehen: der Durchmesserbetrieb ohne Wendevorgänge auf allen wichtigen Linien sowie die Erschliessung der Innenstadt durch die Regio-S-Bahn. Eine Ergänzung des heutigen Liniennetzes mit einem Innentadtunnel zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Badischen Bahnhof würde beides ermöglichen. Zudem würde der Bahnhof Basel SBB durch die Reduktion der Anzahl Ein- und Ausfahrten entlastet, da er für die Regio-S-Bahn kein Sackbahnhof mehr wäre.

Dass eine Verknüpfung der beiden Basler Bahnhöfe gegenüber dem heutigen Zustand einer Attraktivitätssteigerung gleichkäme, ist unbestritten. Die bisher vorliegenden Planungen und Kostenschätzungen zum Herzstück reichen angesichts der Komplexität des Projekts allerdings nicht aus, um gesicherte Angaben zu Kosten, Nutzen, Terminen und Risiken zu machen. Mit dem nun in den beiden Basler Halbkantonen beantragten Kredit von insgesamt CHF 1,2 Mio. sollen deshalb folgende Grundlagen erarbeitet werden:

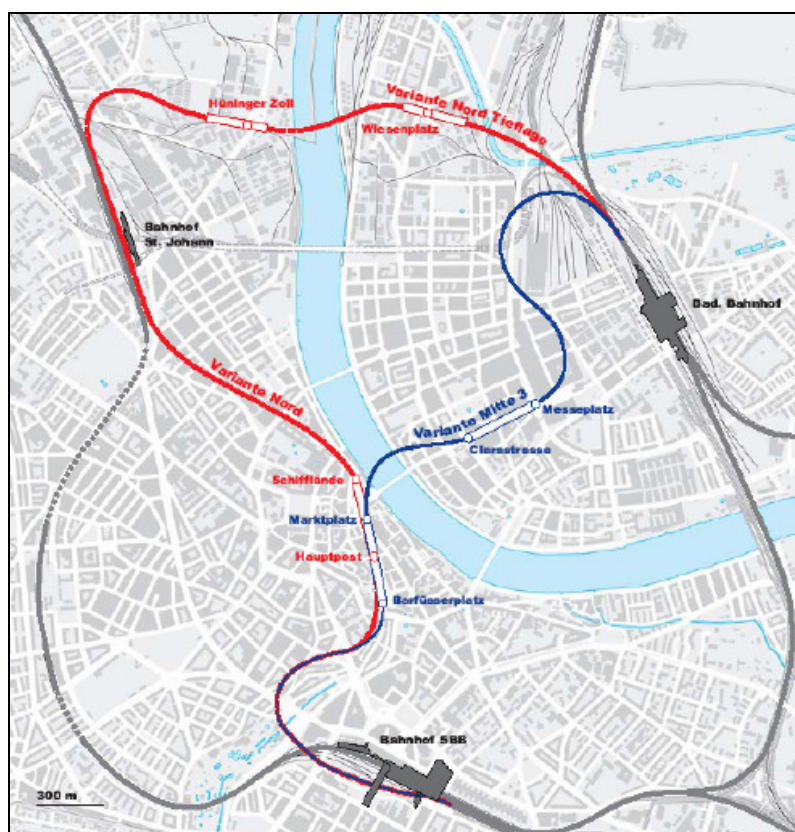
- Prognosen zur Nachfrage und zur Dimensionierung der notwendigen Infrastruktur
- Orte und Lage von Zugängen und Perrons
- Überlegungen zum Betriebskonzept
- Bestätigung der technischen Machbarkeit inkl. Linienführung, namentlich für die Abschnitte in den Räumen Erdbeergraben und Erlennmatt
- Berücksichtigung des Rahmenplans der SBB für den Knoten Basel
- Definition der möglichen Standorte von Haltestellen
- Finanzierungsmöglichkeiten
- Information / Öffentlichkeitsarbeit

Der Entscheid über die Auslösung eines Vorprojekts könnte 2011 fallen. Ein Vorprojekt wäre mit Kosten in der Grössenordnung von CHF 30 Mio. verbunden. Erst wenn diese Projekttiefe erreicht ist, lässt sich eine Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr beim Bund mit realistischen Chancen beantragen. Mit einem Beschluss über die Finanzierung und damit einem definitiven Entscheid für oder gegen den Bau des Herzstücks ist frühestens 2014 zu rechnen. Der Baubeginn könnte im optimalen Fall 2018 erfolgen.

### 3.1 Linienführung

Die Wünschbarkeit einer Ergänzung des Netzes der Regio-S-Bahn mittels zusätzlicher Verbindung zwischen Bahnhof Basel SBB und Badischem Bahnhof ist in einem breit angelegten Mitwirkungsverfahren von keiner Seite bestritten worden. Bezüglich der konkreten Linienführung hat sich aber keine eindeutige Haltung herauskristallisiert: Während eine Seite die Variante Mitte (Basel SBB – Marktplatz – Claraplatz – Badischer Bahnhof) präferiert, gibt die andere der Variante Nord (Basel SBB – Marktplatz – Bahnhof St. Johann – Hüniger Zoll – Wiesenplatz – Badischer Bahnhof) den Vorzug. Als Untervariante steht überdies das so genannte Ypsilon zur Disposition, das neben der Variante Mitte zusätzlich einen Nord-Strang (nur) bis zum Bahnhof St. Johann vorsieht.

**Abbildung 1: Variante Mitte und Variante Nord**



#### 3.1.1 Variante Mitte vs. Variante Nord

In einer der UVEK vorliegenden Zweckmässigkeitsprüfung aus dem Jahr 2004 werden verschiedene mögliche Varianten einer Verbindung der beiden Basler Bahnhöfe miteinander verglichen. Darauf gestützt hat sich der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt am 23.10.2007 dafür ausgesprochen, sich im weiteren Planungsprozess auf die Variante Mitte zu konzentrieren, also die direkteste und kürzeste Verbindung der beiden Bahnhöfe mit möglichen Haltestellen im Raum Clara- und Marktplatz. Die Variante Nord käme gemäss der Zweckmässigkeitsprüfung im Vergleich zur Variante Mitte nicht nur wesentlich teurer zu stehen, sondern hätte auch eine Verdopplung der Fahrzeit zwischen den beiden Bahnhöfen zur

Folge – was die Attraktivität der Verbindung reduzieren und die Betriebskosten erhöhen würde. Der Regierungsrat empfiehlt daher, die Verbindung zum Bahnhof St. Johann und die Nordspange zwischen St. Johann und Badischem Bahnhof zurückzustellen, als ergänzende Optionen für spätere Ausbauschritte aber offen zu halten.

Gemäss heutigen Schätzungen hätte die Variante Mitte Investitionen von über einer Milliarde CHF zur Folge. Gemäss Infrastrukturgesetz des Bundes (IFG) kann für Investitionen für den Agglomerationsverkehr beim Bund eine Mitfinanzierung von bis zu 50% aus dem Infrastrukturfonds beantragt werden. Der Bund beurteilt die Gesuche u.a. nach dem Verhältnis von Nutzen und Kosten. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass dieses Verhältnis bei der Variante Mitte am besten ist. Die Variante Mitte weist die tiefsten Investitionskosten, die geringsten Betriebskosten und die wenigsten Risiken auf.

Trotz der klaren Haltung des Regierungsrats hat die UVEK diskutiert, ob es angesichts der im Mitwirkungsverfahren unklaren Präferenz für eine der beiden Varianten richtig ist, sich schon zum jetzigen Zeitpunkt auf eine Variante zu fokussieren. Basel Nord ist ein wichtiges Entwicklungsgebiet von Basel. Ein Anschluss dieses Gebiets an die S-Bahn scheint deshalb grundsätzlich eine interessante Option zu sein. Denkbar wäre deshalb auch, den definitiven Entscheid erst auf Stufe Vorprojekt zu fällen, also zuerst auch die Variante Nord auf einen besseren Planungsstand zu bringen. Die bisherigen Unterlagen sind im Urteil der UVEK allenfalls ausreichend, um Aussagen über die grundsätzliche Zweckmässigkeit und zur Rangfolge der Varianten zu machen. Gesicherte Angaben zu Kosten und Nutzen der einzelnen Varianten sind heute allerdings noch nicht machbar.

Der Regierungsrat stützt sich bei der Frage Mitte vs. Nord auf die angesprochene Zweckmässigkeitsprüfung. Diese kommt beim Vergleich verschiedener möglicher Streckenführungen zum Schluss, dass die Variante Mitte aus technischer Sicht sowie beim Nutzen-/Kosten-Verhältnis eindeutig am besten abschneidet. In seiner Antwort auf den Anzug 05.8466 von Eveline Rommerskirchen und Konsorten vom 16.4.2008 hat der Regierungsrat seine Haltung zugunsten der Variante Mitte ausführlich begründet. Letztlich handelt es sich aber um einen politischen Entscheid, ob man möglichst rasch eine Variante auf einen guten Planungsstand bringt oder sich etwas mehr Zeit nimmt, dafür verschiedene Varianten im Detail evaluiert. Sicher ist, dass beim Bund nur ein ausgereiftes Projekt Chancen auf finanzielle Unterstützung hat – und dass dem Bund nicht eine Auswahl verschiedener Varianten vorgelegt werden kann.

Die UVEK kommt nach Abwägung der verschiedenen Argumente zum Schluss, dass ein schnelleres Vorgehen einer breiten Auslegeordnung vorzuziehen ist. Dies nicht zuletzt vor dem Hintergrund, dass die Zahl der Arbeitsplätze, vor allem aber das durch die Nutzungen generierte Verkehrsaufkommen in Basel Nord verglichen mit der Innenstadt trotz Novartis Campus eher klein ist. Der Erschliessungseffekt der Variante Nord wäre kleiner als derjenige der Variante Mitte (Einkaufs- und Dienstleistungszentrum Innenstadt), und für zahlreiche Fahrbeziehungen (zum Beispiel von Riehen zum Bahnhof SBB oder von Aesch zum Badischen Bahnhof) wäre die Reisezeit länger. Überdies ist der Novartis Campus mit dem Bahnhof St. Johann und verschiedenen Tramlinien bereits heute gut an das ÖV-Netz angebunden. Die Novartis hat sich gegenüber dem Regierungsrat denn auch zufrieden gezeigt mit der Erschliessung ihres Areals durch den öffentlichen Verkehr.

### 3.1.2 Variante Ypsilon

Den Bau einer zusätzlichen Verbindung vom Stadtzentrum zum Bahnhof St. Johann (Ergänzung der Variante Mitte zu einem Ypsilon) möchte der Regierungsrat in einer späteren Phase verwirklichen. Sie ist – wie auch die Variante Nord – für eine mögliche spätere Realisierung im Richtplan enthalten. Das Ypsilon könnte die stark ausgelastete Elsässerbahn bis zu einem gewissen Grad entlasten. Die UVEK erachtet die Verwirklichung des Ypsilon in einer zweiten Etappe als zwingend, da so das Elsass besser ans S-Bahnnetz angebunden wird. Ohne diese Verbindung dürfte früher oder später ein Ausbau der Elsässerbahn notwendig werden.

### 3.1.3 Variante Ring

Die Bau- und Planungskommission des Landrats hat zusätzlich die Variante Ring ins Spiel gebracht: Das bestehende Bahnnetz würde lediglich durch eine Verbindung zwischen dem Bahnhof St. Johann und dem Badischen Bahnhof – einer Nordspange – ergänzt. Die S-Bahnzüge würden zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Bahnhof St. Johann die bestehenden Gleise der Elsässerbahn benutzen. In den Hafenarealen auf Gross- und Kleinbasler Seite sollten sie gemäss dieser Idee die Gleise der Hafenbahnen nutzen, weshalb nur ein kurzes Verbindungsstück über den Rhein neu gebaut werden müsste. Der Vorteil der Variante sei, dass sie zum einen billiger, zum anderen schneller realisiert werden könnte und damit viel früher ein Nutzen aus einer zusätzlichen Verbindung von Bahnhof Basel SBB und Badischem Bahnhof entstehen würde.

Die UVEK hat diese Idee aus dem Baselbiet zum Anlass genommen, mit der Bau- und Planungskommission eine gemeinsame Sitzung abzuhalten. Ziel dieser Sitzung war es, sich zumindest über die Vorphase einig zu werden – also welche Varianten in einem nächsten Schritt in welcher Genauigkeit bearbeitet werden sollen. Letztlich entscheidend ist – und darin sind sich die Mitglieder beider Kommissionen einig –, dass die Region gegenüber dem Bund möglichst geschlossen ein einziges Projekt vertritt. Variantenstreitigkeiten wären kontraproduktiv und könnten dazu führen, dass das Projekt als Ganzes stirbt.

Wird nur eine Nordspange gebaut, entsteht ein eigentlicher Eisenbahnring rund um die Stadt entlang der Landesgrenze. Eine solche Linie würde französisches Staatsgebiet tangieren, was sicher nicht unproblematisch wäre. Im Klybeck müsste die Bahn aus Sicht der UVEK wie auch des Regierungsrats zwingend unterirdisch geführt werden. Da die Hafenbahn St. Johann rückgebaut wird, müsste man überdies dort nach einer anderen Lösung suchen. Ohne Ausbau der Elsässerbahn wäre das Angebot aufgrund deren beschränkter Kapazitäten auf ein Zugpaar pro Stunde beschränkt. Mit einer Ringbahn fiel zudem das Ziel einer Erschliessung der Innenstadt dahin.

Die Nachfrage und damit der Nutzen einer Ringbahn scheinen der UVEK ungewiss. Sie brächte die Leute nicht dorthin, wo sie hin wollen – nämlich ins Zentrum der Stadt. Ringbahnen eignen sich aus Sicht der UVEK für Millionenstädte, nicht aber für solche der Dimension von Basel. Man müsste davon ausgehen, dass sich der Bund an einer solchen Lösung aufgrund der eher geringen Wirkung finanziell nicht beteiligen würde.

## 3.2 Erhöhung des Planungskredits

Trotz der in Kapitel 3.1.3 geäusserten Vorbehalte gegenüber einer Ringvariante hat sich die UVEK dem Wunsch der BPK nach einer genaueren Untersuchung der Variante Nord bzw. Ring nicht verschlossen. Die Kommissionen haben sich in Anwesenheit der beiden zuständigen Regierungsräte Hans-Peter Wessels und Jörg Krähenbühl auf folgendes Vorgehen geeinigt:

Der Planungs- und Projektauftrag zum Herzstück wird erweitert, um die aus der Zweckmässigkeitsprüfung aus dem Jahr 2004 bekannten Zahlen zu den Varianten Nord bzw. Ring zu verifizieren und zu aktualisieren. Das Fahrgastpotenzial soll zudem anhand eines Szenarios „Basel Nord in 30 Jahren als komplett überbautes Gebiet“ neu geschätzt werden. Die Zusatzkosten dieses Zwischenschritts betragen gemäss Angaben des Bau- und Verkehrsdepartements etwa CHF 25'000. Weil mit diesen Mitteln in erster Linie das Entwicklungspotenzial von Basel Nord evaluiert wird, soll gemäss Territorialprinzip nur der Kreditantrag an den Grossen Rat erhöht werden. Dies auch vor dem Hintergrund, dass das Baselbiet bei der ersten Teilergänzung der Regio-S-Bahn (vgl. Kapitel 2) den Hauptteil der Planungskosten trägt.

Die beiden Kommissionen werden im Mai 2010 über die Ergebnisse der Zusatzabklärung informiert. Sollte sich dann (aufgrund des jetzigen Wissensstands wider Erwarten) zeigen, dass eine der Nord-Varianten ein ähnlich gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen könnte wie die Variante Mitte und daher auf den gleichen Planungsstand gebracht werden sollte wie diese, müssten die Regierungen den beiden Räten einen Zusatzkredit unterbreiten; das Projekt würde sich in einem solchen Falle zeitlich verzögern. Andernfalls könnte der vorgesehene Zeitplan trotz dieser zusätzlichen Abklärung eingehalten werden.

## 3.3 Weitere Überlegungen zum Herzstück

### 3.3.1 Konkurrenz zu Tram und Bus?

Die Basler Innenstadt ist heute mit Tram und Bus aus allen Basler Quartieren sehr gut erschlossen. Besteht die Gefahr, dass sich die Erschliessung aus der Innenstadt als Folge von S-Bahn-Stationen im Zentrum von Basel verschlechtert?

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass S-Bahnen eine andere Funktion wahrnehmen als Tram und Bus. Sie sind auf grössere Fahrdistanzen ausgelegt und haben andere Haltestellenabstände. Sie treten deshalb in erster Linie in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr. Die Zielgruppen von S-Bahn und städtischem Nahverkehr sind nicht identisch; man kann deshalb eher von idealer Ergänzung als von Konkurrenz sprechen. Es ist allerdings denkbar, dass durch andere Linienführungen beim Tram- und Busnetz die „grüne Wand“ in der Innenstadt etwas durchlässiger wird.

### 3.3.2 Nullvariante

Verschiedentlich ist in diesem Bericht auf das Verhältnis zwischen Nutzen und Kosten hingewiesen worden. Auf der Kostenseite sind neben den Investitionen auch die Folge- und Betriebskosten einzukalkulieren. Die UVEK hat sich die Frage gestellt, ob das Projekt Herz-

stück für Basel nicht eine Nummer zu gross ist – bzw. ob überhaupt ein Nutzen generiert werden kann, der die hohen Investitionskosten rechtfertigt.

Festzuhalten ist an dieser Stelle, dass von den zuständigen Fachleuten noch keine gesicherten Aussagen zu Kosten und Nutzen gemacht werden können. Dafür muss das Projekt zuerst weiterentwickelt und zumindest auf Stufe Vorprojekt gebracht werden. Der Grosse Rat wird das Nutzen-/Kosten-Verhältnis eines künftigen Herzstücks zu einem späteren Zeitpunkt genauer beurteilen können – wenn es um den Baukredit resp. die Finanzierung des Vorhabens geht. Er wird dann das vorgeschlagene Projekt mit der Nullvariante vergleichen können. Aus heutiger Sicht erscheint der UVEK das Projekt zumindest nicht von einer derartigen Dimension zu sein, dass man bereits mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgehen muss, dass es für Basel eine Nummer zu gross ist.

### **3.3.3 Betrieb- und Unterhaltskosten**

Neben der Nullvariante wird dereinst auch zu diskutieren sein, was in Basel-Stadt mit dem aus der eigenen Kasse beizusteuernenden Investitionsanteil und den anfallenden Betriebskosten im öffentlichen Verkehr alternativ verwirklicht werden könnte. Die UVEK erwartet deshalb, dass die Betriebskosten im Rahmen des Vorprojekts möglichst exakt beziffert werden. Den Betriebskosten des Herzstücks gegenüberzustellen sind die Rationalisierungseffekte, die von einem Bahnbetrieb mit weniger unproduktiven Warte- und Wendezeiten ausgehen, sowie die potenziell höheren Erträge auf dem gesamten Netz der Regio-S-Bahn aufgrund einer zu erwartenden Fahrgastzunahme. Der Unterhalt der Gleisanlagen wird Aufgabe der SBB bzw. des Bundes sein.

### **3.3.4 Verteilung des Nutzens**

Hinterfragt hat die UVEK die Verteilung des Nutzens: Eine Erschliessung der Innenstadt mit einer S-Bahn-Linie kommt aus Benutzersicht in erster Linie den Bewohnern des Umlands und nicht denjenigen der Stadt zugute. Wenn die neue Strecke aber zu einer Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zum Privatverkehr führt, dann kommt dies der Stadtbevölkerung in Form eines geringeren Verkehrsaufkommens auf der Strasse sowie einer tieferen Umweltbelastung durch den Individualverkehr zugute. Flankierende Massnahmen, die zu einer Verkehrsverlagerung beitragen, müssten auf Stufe Vorprojekt ausgearbeitet werden. Im Weiteren erhöht sich aus ökonomischer Optik die Attraktivität der Innenstadt als Einkaufs- und Vergnügungszentrum.

Mit dem Vorprojekt müssen objektive Kriterien erarbeitet werden, aufgrund derer sich aufzeigen lässt, wer welchen Nutzen aus einem Herzstück hat – und sich entsprechend an den Kosten zu beteiligen hat.

### **3.3.5 Trassesicherung**

Die UVEK weist darauf hin, dass sich die für das Herzstück notwendigen Ausbauten im Bahnhof SBB und die diskutierte Stadtautobahn unter dem Gundeldinger-Quartier hindurch bezüglich Trasse nicht in die Quere kommen dürfen. Es muss im Interesse des Kantons verhindert werden, dass ein Trasse für eine potenzielle Autobahn gesichert und damit das Projekt Herzstück blockiert oder erschwert wird.



#### 4. Fazit und Antrag an den Grossen Rat

Die UVEK erachtet eine Erschliessung der Innenstadt durch die Regio-S-Bahn grundsätzlich als wünschenswert. Durchmesserlinien führen zu weniger Umsteigebeziehungen und sind daher für die Benutzerinnen und Benutzer attraktiv. Die beiden Basler Stadtbahnhöfe befinden sich am Rand der Kernstadt und das heutige Liniennetz ist durch die Landesgrenzen geprägt; die meisten Benutzer der Regio-S-Bahn müssen deshalb an einem der beiden Bahnhöfe auf den öffentlichen Nahverkehr oder das Velo umsteigen.

Um das Projekt objektiv beurteilen zu können, braucht es umfassende Entscheidungsgrundlagen – neben den Kosten gehören dazu auch die Kapazitäten. Diese Grundlagen müssen nun erarbeitet werden.

Die UVEK zieht aus ihren Erörterungen die folgenden Schlüsse:

- Eine leistungsfähige S-Bahn stärkt den Wirtschaftsraum, indem sie die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und dem „Shoppingcenter Innenstadt“ verbessert. Das Beispiel Zürich zeigt, dass eine leistungsfähige S-Bahn ein wichtiger Standortfaktor ist. Die S-Bahn hat in Zürich stark zur wirtschaftlichen Entwicklung der letzten 20 Jahren beigetragen.
- Nur eine leistungsfähige S-Bahn ist attraktiv genug, um den Strassenverkehr zu reduzieren und Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner, Umwelt und Klima zu entlasten.
- Die Region Basel hat nur dann Chancen auf eine finanzielle Unterstützung durch den Bund, wenn sie das Projekt mit dem besten Nutzen-Kosten-Verhältnis mit vereinter Stimme vertritt. Fehlende Einigkeit könnte das Projekt als Ganzes zu Fall bringen.
- Mit dem vorliegenden Ausgabenbericht wird keine Entscheidung für oder wider ein Herzstück gefällt, sondern erst ein Auftrag zur Erarbeitung von Entscheidungsgrundlagen erteilt.

Die UVEK hat diesen Bericht an ihrer Sitzung vom 12. August 2009 mit 8:0 Stimmen verabschiedet und den Präsidenten zum Sprecher bestimmt. Sie beantragt dem Grossen Rat mit dem gleichen Stimmenverhältnis die Annahme des beiliegenden Beschlussentwurfes. Der Kreditantrag ist gemäss den Ausführungen in Kapitel 3.2 dieses Berichts um CHF 25'000 höher als im Ausgabenbericht des Regierungsrats.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Michael Wüthrich, Präsident

#### Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

betreffend

### Planungskredit für den Weiterausbau der Regio-S-Bahn

(vom **[Hier Datum eingeben]**)

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt beschliesst nach Einsicht in den Ausgabenbericht Nr. 08.2020.01 und den Bericht Nr. 08.2020.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission:

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 830'000 für die Perioden 2009 bis 2011 zu Lasten des Investitionsbereich 2 „Öffentlicher Verkehr“, Position 6610 / 563.004 / 661.8510.40015 (Bau- und Verkehrsdepartements), genehmigt.
2. Mit dem beantragten Planungskredit soll insbesondere das Fahrgastpotenzial von S-Bahn-Haltestellen im Basler Norden unter Annahme einer Gesamtüberbauung (inkl. Hafen) verifiziert und auf dieser Grundlage der mögliche Nutzen der Varianten Nord bzw. Ring evaluiert sowie den grob geschätzten Investitions- und Betriebskosten gegenübergestellt werden. Dabei sollen auch die Schienenkapazitäten und die Fahrplangestaltung überprüft werden. Die Baudirektionen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft werden beauftragt, bis Mai 2010 den vorberatenden Kommissionen über die Ergebnisse dieser Verifizierung zu berichten.
3. Dieser Beschluss gilt vorbehältlich der Zustimmung des Kantons Basel-Landschaft zu dessen im Ausgabenbericht vorgesehenen Kreditanteil.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.