

Eine Kabinenringbahn zu verwirklichen erfordert sehr hohe Investitionskosten von rund Fr. 1 Mrd. und verursacht im Vergleich zum Tram- und Busnetz zusätzlich höhere Betriebskosten; vor allem deswegen, weil sie nicht mit den heutigen Verkehrssystemen kompatibel ist.

– Ergänzung mit einer Stadtbahnlinie

Eine zusätzliche Stadtbahnlinie Wiesental - Badischer Bahnhof - Horburgstrasse - Dreirosenbrücke - Voltastrasse - Bahnhof St.Johann - Bahnhof SBB (und zurück ins Wiesental) bewirkt gegenüber dem Basisnetz nur eine geringe Veränderung der Belastung beim öV (Zunahme Modal Split zugunsten öV um etwa 0,3 %) und führt zu keinen wesentlichen Änderungen beim Tram- und Busbetrieb; bei den Bahnhöfen St. Johann und Badischer Bahnhof wären im Übergangsbereich zwischen der Normal- und der Meterspur der BVB grössere bauliche Eingriffe mit Auswirkungen auf das Stadtbild notwendig. Zudem ist wegen der unterschiedlichen Lichtraumprofile eine Kombination von normalspurigen Stadtbahnwagen mit dem BVB-Rollmaterial insbesondere in den Haltestellenbereichen schwierig.

Die Investitionskosten für eine solche Stadtbahnlösung belaufen sich gemäss groben Schätzungen auf über Fr. 500 Mio.

– Variante Tramtunnel in der Innerstadt

Bei dieser Variante, die ausser einem Innerstadttunnel auch eine Verlängerung von bestehenden Tramlinien (z.B. nach Weil a. Rh., Neuwilerstrasse - Allschwil) enthält, führen die entsprechenden Massnahmen im Vergleich zur Basisvariante nur zu einer geringfügigen Erhöhung des Modal Splits zugunsten des öffentlichen Verkehrs (um weniger als 1 %), dafür zu einer wirksamen Entlastung des oberirdischen Tramverkehrs im Innerstadtabschnitt. Dank einem Tramtunnel können die Fahrzeiten im Innerstadtbereich verkürzt werden, was zu Einsparungen bei den Betriebskosten im Fahrdienst führt. Diesen Kosteneinsparungen stehen jedoch höhere Betriebs- und Unterhaltskosten im Tunnelbereich entgegen.

Das gesamte Vorhaben würde Investitionen von rund Fr. 800 Mio. für die Tunnelbauten in der Innerstadt und weitere Fr. 50 Mio. für die Tramlinienverlängerungen bedingen. Der Tunnelbau wäre zudem mit teilweise massiven Eingriffen in das Stadtbild, insbesondere im Innerstadtbereich, verbunden.

Grundlage für die Planungen im Rahmen des mittel- bis langfristigen Ausbauprogramms im regionalen öV bildet somit die Basisvariante 2010. Die Kabinenringbahn und der Tramtunnel im Innerstadtbereich werden nicht weiterverfolgt.

Dagegen bleibt die Variante Stadtbahn (Wiesental - Dreirosenbrücke) als Option nach dem Jahr 2010 beibehalten.

Anhang B

Übersicht Strategische Planungen der drei Bahnen für die Region Basel

Auf der Grundlage der strategischen Planungen sollen im Raum Basel unter anderem folgende Vorhaben verwirklicht werden (von denen einige bereits beschlossen, im Bau oder sogar verwirklicht sind):

- Erhöhung der Kapazitäten der nördlichen Zulaufstrecken zur NEAT via Oberrheingraben - Basel - Mittelland, schritthaltend mit der Verkehrsnachfrage und aufeinander abgestimmt, mit folgenden Massnahmen (die speziell in Art. 2 Abs. 2 der bilateralen Vereinbarung Deutschland-Schweiz «zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Zulaufes zur NEAT in der Schweiz» vom 6. September 1996 [in Kraft seit dem 2. Juni 1998] festgehalten sind)

auf deutscher Seite:

- Einbau moderner Betriebsleittechnik (CIR-ELKE) auf dem bestehenden zweigleisigen Streckenabschnitt Offenburg - Basel
- Abschnittsweiser viergleisiger Ausbau zwischen Karlsruhe und Offenburg einerseits, Offenburg bis in den Raum Freiburg i.Br. sowie im Bereich südlich von Freiburg i.Br. bzw. Müllheim andererseits
- Durchgehender viergleisiger Ausbau zwischen Offenburg und Basel in der Endphase

auf schweizerischer Seite:

- Bau einer neuen zweiten Rheinbrücke in Basel (Verbindungsbahn)
- Bau einer neuen Strecke zwischen dem Raum Basel und dem schweizerischen Mittelland (neuer Juradurchstich)
- Bau einer neuen Strecke zwischen Olten und Bern (im Rahmen der ersten Etappe von Bahn 2000)
- Ausbau der Strecke Mulhouse - St.-Louis für Geschwindigkeiten bis zu 220 km/h; bis ca. Ende 1998 realisiert
- Ausbau des Bahnhofs Basel SBB zu einer Verkehrsdrehscheibe im Rahmen von EuroVi. (siehe Kap. 5.1)
- Ausbau Basel - Muttentz auf drei Gleise (bereits seit 1993 in Betrieb)
- Adlertunnel Muttentz - Liestal (voraussichtliche Inbetriebnahme 2001)
- Stellwerkersatz Bahnhof St.Johann und betriebliche Leistungssteigerung Basel SBB - St. Johann
- Neuer Umschlagsbahnhof für den kombinierten Verkehr auf dem Areal des Badischen Rangierbahnhofs (im Bau);
- Option für eine Anbindung des Flughafens Basel-Mulhouse an das Schienennetz

Aus verkehrspolitischer Sicht Basels nehmen der durchgehende Viergleisausbau Karlsruhe - Basel und vor allem der neue Juradurchstich einen besonders hohen Stellenwert ein.

Betreffend die zweite Rheinbrücke Basel ist das Vorprojekt am 31. März 1998 von der Generaldirektion der SBB genehmigt worden. Zugleich ist beschlossen worden, das Plangenehmigungsverfahren (PGV) für die zweite Doppelspur auszulösen, das aber bis jetzt noch nicht eingeleitet worden ist.

Anhang C

Schienen-Fernverkehr, Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz

1. Heutiges Fernverkehrsangebot in der Schweiz

Nach dem Zürcher Hauptbahnhof weist der Bahnhof Basel SBB das zweitgrösste Verkehrsaufkommen in der Schweiz auf. Seine Stellung ist daher für den nationalen Schienenverkehr von sehr grosser Bedeutung.

Mit der Einführung des schweizerischen Taktfahrplans 1982, der grössten je in der Schweiz erfolgten Fahrplanumstellung, hat auch die Region Basel sukzessive Angebotsverbesserung erfahren. Erwähnenswert ist dabei insbesondere der Fahrplan 1987, welcher bereits im Zeichen der Volksabstimmung Bahn 2000 im selben Jahr und einer politisch breit abgestützten Aktion zu Gunsten der umweltfreundlichen Verkehrsmittel - Stichwort «Waldsterben» stand. Erstmals wurde zwischen Basel und Zürich ein Halbstundentakt (mit einer neuen InterCity-[IC-]Verbindung via Hausenstein und mit Halt in Aarau und einer Schnellzugverbindung via Bözberg mit Halten in Brugg und Baden) eingeführt. Ebenfalls neu auf denselben Zeitpunkt eingeführt wurde eine stündliche IC-Verbindung nach Bern (und alle zwei Stunden weiter nach Brig und Interlaken), welche ausserdem in Bern eine rasche Umsteigemöglichkeit auf den IC in Richtung Westschweiz (Lausanne und Genf) ermöglichte. Damit wurde zwischen Basel, Lausanne und Genf ebenfalls ein Halbstundentakt (entweder via Bern oder via Jurasüdfuss) angeboten. Ebenfalls wurden auf der Achse Basel - Luzern - Gotthard - Tessin (- Italien) laufend Verbesserungen im IC- und Schnellzugsverkehr vorgenommen.

Nach diesen für die Basel sehr erfreulichen Phase sind zwar quantitativ, nicht jedoch qualitativ Verbesserungen beim Zugsangebot vorgenommen worden. Vor allem erhielten 1993 die beiden halbstündlichen Zugverbindungen nach Zürich sukzessive zusätzliche Halte. Die daraus resultierenden längeren Fahrzeiten wurden nicht durch stündlich im Takt verkehrende Nonstop-IC Basel - Zürich ersetzt⁹. Ein erster Schritt zu einem solch systematischen Angebot erfolgte auf Fahrplan 1995, allerdings vorerst mit zweistündlich verkehrenden Nonstop-Zügen. Im Vergleich dazu sind auf anderen schweizerischen Verbindungen bereits auf den Fahrplan 1997 («Impuls '97» - von den SBB als erster grosser Schritt in Richtung Bahn 2000 postuliert) spürbare qualitative Angebotsverbesserungen vorgenommen worden. Beispielsweise ist auf der ebenfalls nachfragestarken Strecke Zürich - Bern ein durchgehender IC-Halbstundentakt eingeführt worden.

2. Bahn 2000

Das Angebotskonzept Bahn 2000 (vom 17. Dezember 1985) ist in der Volksabstimmung vom 6. Dezember 1987 angenommen worden. Aus Kostengründen ist es nachträglich etappiert worden. Die Feinplanung hat aber dazu geführt, dass dennoch rund 75 % des ursprünglichen Konzepts in der ersten Etappe verwirklicht werden könnten (gemäss Bericht des Bundesrates vom 11. Mai 1994). Dabei spielt der Einsatz moderner Bahntechnik und Fahrzeuge (Doppelstockzüge, Neige-

⁹ Zwar wurden 1993 Nonstop-Züge Basel - Zürich eingeführt. Diese verkehrten jedoch in der Regel sehr unsystematisch und in vielen Fällen sogar als (zuschlagspflichtige) ICE oder EuroCity

züge) eine sehr wesentliche Rolle, während im ursprünglichen Konzept die Infrastrukturausbauten (vier Neubaustrecken und zahlreiche Ausbaustrecken) sehr dominierten. Der 1987 bewilligte Kostenrahmen von Fr. 5,4 Mrd. (teuerungsbereinigter Stand 1993: Fr. 7,4 Mrd.) kann nach Auffassung der verantwortlichen Planer eingehalten, wenn nicht sogar unterschritten werden. Die Realisierung der ersten Etappe bis zum Jahr 2005 läuft planmässig voran.

Ein Kernpunkt von Bahn 2000 ist das Prinzip der sogenannten «Anschlussknoten» (oder «Anschlusspinnen»): an den wichtigsten Knotenpunkten der Schweiz fahren die Züge gleichzeitig zur vollen und zur halben Stunde ab und erreichen den nächsten nach einer Fahrzeit von unter einer Stunde (oder halben Stunde). Damit werden in gleicher Weise die Anschlüsse in den jeweiligen Knoten sichergestellt. Bereits in der ersten Etappe wird dieses Prinzip weitgehend verwirklicht. Die Knoten Zürich, Basel, Bern, Olten und Winterthur werden jeweils zur vollen Stunde und teilweise auch zur halben Stunde bedient; Lausanne, Biel, Luzern und St. Gallen werden stündlich, teilweise auch halbstündlich zu den Minuten .15 und .45 bedient. Mit Bahn 2000 werden durch die Einführung des Halbstundentakts auf nahezu allen Hauptverbindungen und durch die Verknüpfung in den Knoten mehr Fahrmöglichkeiten im InterCity-, InterRegio- und Schnellzugsverkehr und ausserdem neue Direktverbindungen angeboten. Die Reisezeiten werden durchschnittlich um 8 %, zwischen den Zentren sogar um 15 % verkürzt. Das Angebot an Zugs-km bei den IC und Schnellzügen wird um 13 % erhöht, dasjenige der Sitzplatzkilometer um 24 %. Die optimale Einbindung des Regionalverkehrs soll sichergestellt werden.

Das Angebotskonzept soll stufenweise bis zum Jahr 2005 umgesetzt werden. Ein erster grosser Schritt ist mit dem Fahrplan «Impuls '97» erfolgt. Ein nächster Angebotssprung erfolgt bereits auf Fahrplan 1999, ein wesentlich grösserer auf Fahrplan 2001 (im Hinblick auf die Expo.01 und die Einführung von Neigezügen am Jurasüdfuss etc.). Das Angebot 2005 wird zurzeit noch im Rahmen der Angebotskoordination Nordwestschweiz (Vgl. Kap. 6.4) konkret ausgearbeitet.

Betreffend die Verbindungen ab Basel wird das Angebot im Hinblick auf den Fahrplan 2005 unter anderem mit folgenden Verbesserungen verbunden sein:

- Stündliche Nonstop-IC Basel - Zürich (- Chur), erfolgt bereits auf Fahrplan 1999 bzw. 2001;
- Stündlich rasche Direktverbindungen Basel - Zürich Flughafen, bereits heute und auf Fahrplan 1999 eingeführt, jedoch nicht stündlich;
- Raschere Verbindungen Basel - Genf/Lausanne über die Juralinie via Delsberg - Biel durch Einsatz von Neigezügen.

Die erste Etappe von Bahn 2000 umfasst 50 Infrastrukturprojekte, von denen heute bereits 10 % in Betrieb, 42 % im Stadium der Ausführung, 23 % im Projekt- und Genehmigungsverfahren und 25 % im Stadium von Studie und Vorprojekt sind. Das wichtigste Vorhaben bildet zweifelsohne die Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist. Sie ist die einzige Neubaustrecke aus dem ursprünglichen Konzept Bahn 2000, welche definitiv realisiert wird, denn sie bildet das Rückgrat für den Schienenverkehr der Schweiz sowohl in West-Ost-Richtung als auch als nördliche Zufahrtsstrecke zur NEAT.

In der Region Basel sind alle für die erste Etappe von Bahn 2000 und auch für EuroVille vorgesehenen Infrastruktur-Vorhaben entweder bereits in Betrieb oder befinden sich vor der Inbetriebnahme. Es sind dies insbesondere:

- der Ausbau der Strecke Basel - Muttentz auf drei Gleise (bereits seit Sommer 1993 in Betrieb)
- Erweiterung der Perronanlagen um die Gleise 14 und 15 sowie Erhöhung der Perrons im Bahnhof SBB (1994 - 1998); im Zusammenhang mit EuroVille stehend (siehe Kap. 5.1)
- Neues Zentralstellwerk (im Bau)
- Neubaustrecke Muttentz - Liestal (mit Adlertunnel; Baubeginn 6. Dezember 1992, offizieller Durchstich am 18. Februar 1998; Inbetriebnahme ca. 2000/2001)

Weitere nennenswerte Vorhaben sind unter anderem:

- Ersatz der Sicherungsanlagen auf den Stationen auf bzw. Automatisierung der Strecke Basel - Laufen - Delsberg,
- Leistungssteigerung auf den Abschnitten Liestal - Olten und Pratteln - Rheinfelden zwecks Verkürzung der Zugfolgezeiten,
- Ausbau der Perronanlagen in Liestal und Sissach.

Die zweite Etappe von Bahn 2000, welche im Rahmen der FinöV mit einem Kostenrahmen von Fr. 5,9 Mrd. zwischen den Jahren 2012 und 2020 verwirklicht werden soll, ist bisher noch nicht klar erfassbar. Der Bundesrat will dazu in der ersten Hälfte des kommenden Jahrzehnts dem Parlament einen referendumsfähigen Bundesbeschluss vorlegen. Gedacht wird in erster Linie an Angebotsverbesserungen sowohl bei nachfragestarken Verbindungen (z.B. integraler Halbstundentakt im Fernverkehr Schweiz, Ausdehnung des Taktsystems Schweiz in die benachbarten ausländischen Grenzregionen Genfs, Basels, des Tessins und Bodensees) als auch im Agglomerationsverkehr, der stärker an den Fernverkehr angebunden werden soll.

Ein wichtiges Projekt, das aufgrund der zu erwartenden Verkehrszunahme unter Umständen bereits vor der zweiten Etappe Bahn 2000 verwirklicht werden muss, ist ein neuer Juradurchstich aus dem Raum Basel ins Mittelland. Als Voraussetzung für eine bessere Auslastung der Transitachse Lötschberg-Simplon und als Bestandteil der europäischen Hochgeschwindigkeits-Magistrale durch die Schweiz, aber vor allem auch als Entlastung der mit Mischverkehr bereits heute sehr stark belasteten Ergolzthalstrecke auf dem Abschnitt Liestal - Olten (nach Inbetriebnahme des Adlertunnels) wäre der Bedarf dafür eigentlich schon heute gegeben. Im ursprünglichen Konzept Bahn 2000 war der neue Juradurchstich (Neubaustrecke Muttentz - Liestal - Olten) noch aufgeführt; jedoch aus Kostengründen (die Kosten für das Endprojekt werden auf rund Fr. 3,8 Mrd. geschätzt) wurde er in der ersten Etappe gestrichen. Nach Auffassung der Nordwestschweizer Kantone, die eindeutig die Variante Wisenberg Ost favorisieren, ist jedenfalls dessen baldige Verwirklichung unbestritten und notwendig.

3. AlpTransit (Neue Alpentransversale, NEAT)

Über die Netzlösung für die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) hat das Schweizer Volk bereits am 27. September 1992 abgestimmt und diese klar befürwortet. Die Netzlösung hat sich allerdings wenig später als zu teuer und finanzpolitisch zu riskant - sie sollte in der Erwartung einer

positiven Rentabilität aus dem Betrieb zu 75 % aus allgemeinen Bundesmitteln finanziert werden - erwiesen. Einsparungen wurden daher unumgänglich, insbesondere auch unter dem Aspekt der sich zunehmend verschlechternden Lage bei den Bundesfinanzen.

Die Finanzierung gemäss FinöV sieht mit Gesamtkosten von Fr. 13,6 Mrd. eine gegenüber dem ursprünglichen Konzept um Fr. 4 Mrd. reduzierte Variante vor, die zudem in zwei Phasen verwirklicht werden soll. An der Netzlösung, d.h. am gleichzeitigen Baubeginn an einem Lötschberg- (von 35 km, Kosten Fr. 3,4 Mrd., Inbetriebnahme ca. 2006) und einem Gotthard-Basistunnel (von 57 km, Kosten Fr. 6,8 Mrd., Inbetriebnahme ca. 2012) in der ersten Phase soll jedoch festgehalten werden. In einer zweiten Bauphase (ab 2006) sollen folgen: der Ceneri-Basistunnel und die Integration der Ostschweiz (inkl. Zimmerberg-tunnel).

Trotz dieser Kosteneinsparungen werden nach der Inbetriebnahme der NEAT auch für Basel namhafte Fahrzeitgewinne Richtung Süden (Tessin, Wallis, Italien) resultieren (z.B. Basel - Mailand 3 ½ Stunden, heute: in der Regel rund 5 Std. 20, mit Cisalpino 4 Std. 30).

Für Basel ist vor allem die zeitgerechte, auf die zu erwartende Verkehrsentwicklung ausgerichtete Verwirklichung der nördlichen Zufahrtsstrecken zur NEAT von essentieller Natur. Darunter fallen insbesondere der neue Juradurchstich und der durchgehende Viergleisusbau Karlsruhe - Basel auf deutscher Seite.

4. Heutiges Angebot Fernverbindungen nach Deutschland

Die Verbindungen mit Deutschland haben für Basel einen besonders grossen Stellenwert, sind doch im Bahnhof Basel SBB die Taktfahrpläne des deutschen und schweizerischen Fernverkehrsnetzes aufeinander abgestimmt.

Im deutschen Fernverkehrsangebot wird Basel (Basel Bad. Bf. und Basel SBB) seit der Einführung des zweiklassigen IC-Systems im Jahre 1979 stündlich von IC bedient (anfänglich in der Hauptrelation Hamburg - Basel, seit 1991 in der Beziehung Schweiz - Rhein/Ruhr - Hamburg/Niederlande). Basel SBB bildet dabei einen Hauptknoten innerhalb des deutschen IC-Netzes.

Zusätzlich wird Basel seit dem 27. September 1992 vom ICE bedient. Das Angebot ist heute sukzessive auf sechs Zugpaare erhöht worden, womit heute zu gewissen Tageszeiten ein Zweistundentakt zwischen Hamburg/Berlin und Basel SBB (von wo aus zwei bzw. einer weiter bis Zürich und Interlaken verkehren) angeboten wird.

Die bis heute nicht elektrifizierte Hochrheinstrecke Basel Badischer Bahnhof - Waldshut wird künftig nicht nur im Nahverkehr, sondern auch im Fernverkehr zunehmend an Bedeutung gewinnen. Seit dem Sommerfahrplan 1998 verkehren die RegionalExpress-Züge zwischen Basel und Singen im Stundentakt, bis Lindau im Zweistundentakt. Auf denselben Zeitpunkt sind moderne Dieseltriebwagen mit Neigetechnik (NeiTech) eingesetzt worden (die allerdings inzwischen wegen gravierender Mängel aus dem Verkehr gezogen und zur Überarbeitung an die Hersteller zurückgegeben worden sind). Ebenso können zum heutigen Zeitpunkt diese NeiTech-Züge noch keine namhaften Fahrzeitgewinne erzielen, dies wird erst in den kommenden Jahren (ca. bis 2001/2002) nach erfolgten Infrastrukturausbauten (vor allem Sanierung von Bahnübergängen) möglich sein.

Dannzumal werden die Fahrzeiten zwischen dem Badischen Bahnhof (mit Anschluss an den stündlichen IC) und Singen (stündlich) und Lindau (zweistündlich) nur noch rund 1 ¼ Stunden bzw. 2 ¼ Stunden betragen. In Singen wie in Lindau bestünden zur vollen Stunde optimale Anschlüsse auf die zwischen Zürich und Stuttgart elektrisch sowie zwischen Zürich und München mit Diesel betriebenen (neuen) ICT (NeiTech-ICE). Für Basel würde dies bedeuten, dass dereinst die Reisenden nach Stuttgart und München anstelle wie heute via Karlsruhe oder via Zürich - Bregenz neu die Route Hochrhein - nördliches Bodenseeufer nehmen würden, zumal insbesondere die Fahrzeiten nach München mit nur noch 4 ¼ Stunden gegenüber heute (mit knapp über 5 Stunden via Karlsruhe und 5 ½ Stunden via Zürich) um gut eine Stunde kürzer ausfallen werden.

5. Heutiges Angebot Fernverbindungen nach Frankreich

Für Basel wichtig sind die Zugverbindungen nach Paris und nach Strassburg, Luxemburg und Brüssel.

Nachdem das Zugangebot zwischen Basel und Paris in den vergangenen Jahren kaum spürbar Änderungen erfahren hat, abgesehen von der Anzahl Zwischenhalte und den Fahrzeiten, ist auf Winterfahrplan 1997/98 die Anzahl Züge zwischen Belfort, Mulhouse, Basel und Paris von bisher fünf (während des Tages) auf acht erhöht worden (von denen wiederum sechs am Tag ab/nach Basel verkehren). Gleichzeitig sind die Fahrzeiten der meisten Züge um ein paar Minuten verkürzt worden. Der wesentliche Nachteil für Basel aber ist, dass auf Fahrplan 1997/98 die bisher schnellste und komfortabelste EuroCity-Verbindung Zürich - Basel - Paris (EC «Arbalète») aufgehoben bzw. auf Basel - Paris beschränkt worden ist und dadurch auch eine längere Fahrzeit gegenüber früher erfahren hat. Statt des erwähnten EC verkehrt seither zwischen Zürich und Paris ein TGV via Bern - Neuenburg - Pontarlier - Dijon mit gleicher Fahrzeit wie über Basel (in der Gegenrichtung sogar um 10 Minuten länger!).

Auf der Strecke Strassburg - Basel besonders erwähnenswert ist die Einführung der Trains Express Régionaux (TER-200; sie werden von der Région Alsace bestellt und finanziert und zählen im Grunde genommen zum Regionalverkehr) auf Herbst 1991. Das Angebot der schnellsten Züge (welche die genannte Strecke mit Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h befahren; zum Vergleich verkehren die EC Basel - Strassburg - Brüssel nur bis zu 160 km/h)-, ist seitdem laufend verbessert worden. Insbesondere ist während des vergangenen Jahres, zwischen Ende Mai und November 1998, etappenweise der Stundentakt, zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Strassburg und Mulhouse sogar der Halbstundentakt eingeführt worden. Damit verbunden, sind auch tarifarisches Verbesserungen vorgenommen worden. Massgebend dazu beigetragen hat die Tatsache, dass innerhalb Frankreichs die Région Alsace die Funktion einer Pilotregion bezüglich der Revitalisierung des öffentlichen Regionalverkehrs übernommen hat. Vermutlich inspiriert durch die guten Ergebnisse in den Nachbarländern, hat die Région bei der SNCF zunehmend Druck in Richtung einer Vertaktung der TER-200 gemacht. Daran ändert vorläufig auch die Tatsache nichts, dass es sich noch nicht um einen reinen Taktfahrplan (mit einer sich international langsam durchsetzenden Symmetriezeit zu den Minuten .00 und .30) handelt. Vermutlich haben alle Taktabweichungen ihre Ursache in Konflikten mit langläufigen Zügen, welche die Strecke Strassburg Mulhouse benutzen (z.B. Strassburg - Lyon). Dieses scheinbar technokratische Element hat

unter anderem zur Folge, dass die nach Basel verlängerten TER in der einen Fahrtrichtung (nach Strassburg) relativ gute Anschlüsse machen, während in der Gegenrichtung in Basel ½ Stunde zusätzliche Wartezeit in Kauf genommen werden muss. Die Ausdehnung des Angebots an TER im Elsass wiederum wird mit aller Wahrscheinlichkeit Folgen haben auf die Zahl der internationalen Züge Basel - Luxemburg - Brüssel, denn die drei heute verkehrenden Zugpaare haben bisher im Elsass auch regionale Funktionen. Werden sie jedoch zunehmend von zusätzlichen TER konkurrenziert, dürfte die Rentabilität der drei internationalen Zugspare sinken und eine Streichung nicht mehr lange auf sich warten lassen. (Bereits auf Fahrplan 1999 ist vorgesehen, eine EuroCity-Verbindung Zürich - Basel - Brüssel v.v. zu streichen).

In dieser Hinsicht besteht auch aus Sicht Basels grosser Handlungsbedarf. Gerade im Hinblick auf die sehr wahrscheinliche Inbetriebnahme des TGV Est müsste hinsichtlich der Anschlüsse in Strassburg eine Angebotsoptimierung auf dem Abschnitt Strassburg - Mulhouse - Basel ernsthaft ins Auge gefasst werden. Die zuständigen Fachstellen werden versuchen, diese Frage grenzüberschreitend, insbesondere im Rahmen der bei der «Grünen Linie» der Regio-S-Bahn vorgesehenen Angebotsverbesserungen zu lösen.

6. Pendolino-Verbindungen Basel - Bern - Mailand der Cisalpino AG

Für die Einführung von raschen und attraktiven Zugverbindungen auf dem bestehenden Schienennetz zwischen Basel, Bern, Genf, Lausanne, Zürich und Mailand haben sich die Westschweizer Kantone Genf, Waadt und Wallis zusammen mit den Kantonen Bern und Basel-Stadt anfangs der neunziger Jahre aktiv gegenüber den Bahnen eingesetzt.

Zu diesem Zweck wurde im November 1993 von den drei Bahnen SBB, italienische Staatsbahnen (FS) und Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) die neue Gesellschaft Cisalpino AG gegründet. An deren Aktienkapital beteiligen sich neben den drei genannten Bahngesellschaften auch die interessierten Kantone.

Als reine Betreibergesellschaft verfolgt die Cisalpino AG die Schaffung von raschen hochwertigen Verbindungen auf den Achsen Basel - Bern/Genf - Lausanne - Brig - Mailand und (Stuttgart -) Zürich - Mailand (mit Weiterführung einzelner Züge nach Florenz und Venedig) mit Reisezeiten von rund 4 ½ h zwischen Basel und Mailand, rund 3 h zwischen Genf und Mailand sowie rund 3 ½ h zwischen Zürich und Mailand. In den Knoten Basel, Lausanne, Zürich und Mailand sollen (zumindest in den ursprünglichen Planungen der Cisalpino AG) Anschlüsse auf die deutschen, französischen und italienischen Hochgeschwindigkeitszüge hergestellt werden. Zu diesem Zweck werden seit 1996 neun neunteilige Elektrotriebwagenzüge mit aktiver gleisbogenabhängiger Wagenkasten-Neigevorrichtung (Pendolino) und in Zweistromausrüstung eingesetzt.

Indem die Pendolini Verbindungen zwischen wichtigen Wirtschaftsräumen und touristischen Regionen nördlich der Alpen und der Wirtschaftsmetropole Mailand und Oberitalien herstellen, bilden sie bereits vor der Realisierung der Neuen Alpentransversale (NEAT) hochwertige Verbindungen zwischen den Hochgeschwindigkeitsnetzen Deutschlands, Frankreichs und Italiens und stellen damit eine sinnvolle Alternative zum alpenquerenden Strassenverkehr und auch zum Luftverkehr dar. Die Schienen-Verkehrsdrehscheibe Basel würde damit aufgewertet, was zweifelsohne wie-

derum positive Auswirkungen auf den Wirtschaftsstandort Basel zur Folge haben dürfte. Aus diesem Grund hat sich der Kanton Basel-Stadt (gemäss Grossratsbeschluss vom 6. Dezember 1995) entschlossen, Aktien der Cisalpino AG in Höhe von Fr. 735'000.- zu erwerben.

Am 29. September 1996 verkehrte der erste Pendolino zwischen Basel und Mailand (Basel an und ab am späten Nachmittag). Auf den Fahrplanwechsel am 1. Juni 1997 kam eine zweite hinzu, welche seitdem die Morgen- und Abendverbindung zwischen den beiden Städten bildet.

Leider haben sich die Erwartungen des Kantons Basel-Stadt nicht erfüllt. Indem vor allem das Pendolino-Paar am Nachmittag zu sehr ungünstigen Zeiten verkehrt ist (d.h. ohne Anschlüsse auf die ICE in Basel SBB), ist dessen Auslastung sehr niedrig gewesen, so dass es bereits auf Winterfahrplan 1998/99 wieder gestrichen worden ist. Eine ursprünglich geplante dritte Verbindung Basel - Mailand am Mittag ist nie realisiert und auf die Strecke Bern - Mailand beschränkt worden (wobei diese Zugverbindung bereits 1997, nach nur einem halben Betriebsjahr, aufgehoben worden ist!). Übrig geblieben ist damit nur noch die Morgen- und Abendverbindung zwischen Basel und Mailand bzw. umgekehrt. Massgeblich zu dieser aus Basler Sicht sehr unbefriedigenden Entwicklung beigetragen haben neben einer in der Startphase mit grossen Schwierigkeiten kämpfenden Geschäftsleitung der Cisalpino AG die veränderten Angebotsstrategien der drei Bahnen. Vor allem die SBB als ein Hauptaktionär tendieren aufgrund der bisher festzustellenden Nachfrageentwicklung eher darauf hin, die Gotthardachse (zuungunsten der Achse Lötschberg-Simplon) zu stärken. Die Bemühungen des Kantons Basel-Stadt zusammen mit den Westschweizer Kantonen laufen aber darauf hin, die Lötschbergachse doch noch in gebührender Masse aufzuwerten, dies vor allem auch in touristischer Hinsicht.

Das WSD hat deshalb mit der Geschäftsleitung der Cisalpino AG ein Treffen durchgeführt, sich bei dieser Gelegenheit dezidiert für eine Stärkung der Achse Basel - Lötschberg - Mailand geäussert und unter anderem Verbesserungsmöglichkeiten vorgeschlagen wie z.B. auch eine Verlängerung der Pendolini bis Frankfurt/Main. (Dasselbe ist übrigens auch anfangs Januar 1999 in der Vernehmlassung zum Konzessionsgesuch der Cisalpino AG vorgebracht worden). Es ist ein Folgetreffen für 1999 vereinbart worden.

7. Europäischer Nachtreisezugsverkehr

Im europäischen Nachtreisezugsverkehr wird Basel heute gut bedient, insbesondere in Richtung Norddeutschland und Berlin (mit komfortablen Hotelzügen der privaten Gesellschaft CityNightLine) und Benelux, aber auch nach Italien. Dazu tut auch die Tatsache, dass auf Fahrplan 1995 die früher sehr beliebte Nachtzugsverbindung «Wiener Walzer» Basel - Wien aus logistischen Gründen in ihrem Laufweg auf Zürich beschränkt worden ist, keinen Abbruch.

Wegen der vielen Anschlussbeziehungen stehen für die Zukunft die Chancen Basel im europäischen Nachtreiseverkehr günstig, vorausgesetzt dieser vermag tarifarisch dem ausgesprochen harten Konkurrenzkampf mit dem Städteflugverkehr standzuhalten. Dies ist mit ein Grund dafür, dass beispielsweise heute keine Nachtreiseverbindungen zwischen der Schweiz und London via Brüssel und Kanaltunnel angeboten werden, selbst wenn dafür im touristischen Verkehr ein genügendes Potential vorhanden sein dürfte.

8. Der Anschluss der Schweiz ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz in Basel

Bereits in den sechziger Jahren begann die Idee des Hochgeschwindigkeitsverkehrs (HGV) zuerst in Japan und wenig später auch in Europa zu reifen, wobei zunächst die nationalen Korridore im Vordergrund standen. Dabei zeigte sich, dass im klassischen Rad-Schiene-System noch genügend Entwicklungspotential steckt, vor allem im Bereich hoher Geschwindigkeiten, womit sich insbesondere auch im internationalen Personenverkehr ganz neue Perspektiven eröffnen. Während in den vergangenen Jahren innerhalb Europas die Zahl der Reisenden im konventionellen Personenverkehr auf der Schiene stagniert hat, kann der HGV - heute wird allgemein der Schienenverkehr mit Geschwindigkeiten ab 250 km/h zum HGV gezählt (wie z.B. der französische Train à grande vitesse, TGV, oder der deutsche ICE) - hohe Wachstumsraten verzeichnen. Die Hochgeschwindigkeitszüge (HGZ) sind in der Regel überdurchschnittlich ausgelastet und aufgrund ihrer Netzwirkung, also der Vermittlung von Anschlüssen auf konventionelle Fern- und Regionalzüge in den Knotenpunkten, durchaus in der Lage, auf mittleren Distanzen (in der Regel mit einer Fahrzeit von zwei bis drei Stunden) mit dem Strassen- und Luftverkehr in Konkurrenz zu treten. In verkehrs- und vor allem auch in umweltpolitischer Hinsicht ist diese Entwicklung sehr zu begrüßen.

Aufgrund dieser Perspektiven haben der Internationale Verband der Eisenbahnen (UIC) und die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (GEB) - in beiden Gremien ist die Schweiz langjähriges Mitglied - 1989 einen ersten Vorschlag für ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz (HGN) veröffentlicht, welches 1992 aufgrund der veränderten politischen Lage in Osteuropa angepasst worden ist. Ebenfalls hat 1991 die EU-Kommission Leitschemas für ein europäisches HGN verabschiedet. Das heute rund 2'500 km umfassende HGN soll bis nach der Jahrtausendwende verdoppelt werden. In ferner Zukunft soll über ganz Europa ein HGN von insgesamt 35'000 km entstehen, wobei die Kosten auf insgesamt rund Fr. 500 Milliarden geschätzt werden.

Die Schweiz darf nicht wegen ihrer besonderen Topographie und ihrer hohen Siedlungsdichte eine Insel im europäischen HGV bleiben. Ansonsten würde sich die Tendenz zur grossräumigen Umfahrung sowohl im Westen und Süden (via Mont Cenis) als auch im Osten (via Brenner) zunehmend verstärken.

Der erste Schritt zur Integration der Schweiz ins europäische HGN ist aber bereits erfolgt. Im erwähnten Leitschema der EU sind als europäische Schlüsselerbindungen («Maillons-clés») eine die schweizerischen Alpen durchquerende Nord-Süd-Achse (NEAT via Gotthard und Lötschberg zusammen mit den Neu- und Ausbaustrecken von Bahn 2000) und eine Achse Rhin-Rhône (via Burgundische Pforte) aufgeführt. Damit sollen zwei nördlich und südlich der Alpen liegende, wirtschaftlich prosperierende Regionen mit hohem Entwicklungspotential mit einer modernen Schieneninfrastruktur sinnvoll miteinander verbunden werden.

Der Anschluss der Schweiz ans europäische HGV soll im Norden prioritär in Basel erfolgen. Dabei liegt die Region Basel sehr verkehrsgünstig, indem hier vier HGV-Achsen aufeinander treffen: nördlich von Basel je eine links- und rechtsrheinisch führende, südlich und westlich davon eine die schweizerischen Alpen via Gotthard und Lötschberg bzw. die Burgundische Pforte durchquerende.

Als reiner End- und Anfangspunkt von HGZ reicht allerdings das Potential der Stadt und Region Basel bezüglich Einwohnerzahl und Wirtschaftskraft allein nicht aus. Um so wichtiger ist es statt dessen, wenn einerseits möglichst viele Hochgeschwindigkeitszüge über Basel hinaus nach den anderen Grosszentren (z.B. Zürich, Frankfurt, Mailand, Lyon etc.) verkehren oder andererseits im Knoten Basel SBB gegenseitige Anschlüsse auf die anderen internationalen und nationalen Hochgeschwindigkeits-, Fern- oder Regionalzüge vermittelt werden, entsprechend dem im Luftverkehr üblichen «Hub-and-Spoke» (Nabe-Speiche-)System. Dank vermehrten Umsteigebeziehungen ermöglicht dies eine hohe Netzwirkung und eine bessere Auslastung der einzelnen Hochgeschwindigkeitszüge.

9. Der Anschluss an das französische TGV-Netz

Eine Anbindung der Deutschschweiz an das französische TGV-Netz in Basel kann erst mittel- bis längerfristig verwirklicht werden.

Im französischen «Schéma directeur des liaisons ferroviaires à grande vitesse» vom 14. Mai 1996 (Abbildung Nr. 2) sind die beiden für Basel und die Deutschschweiz bedeutenden Verbindungen TGV Est und/oder TGV Rhin-Rhône enthalten.

9.1 TGV Est

Das Kernstück bildet eine rund 450 km lange Neubaustrecke zwischen Paris und Strassburg, für die am 15. Mai 1996 vom französischen Verkehrsminister die sogenannte «Déclaration d'utilité publique» (DUP = Erklärung des öffentlichen Nutzens; zu deutsch Planfeststellungsbeschluss) erlassen wurde. Die Neubaustrecke ist Teil eines transeuropäischen «Maillon-clé» in West-Ost-Richtung (Paris - Mittel-/Süddeutschland - Osteuropa).

Die Gesamtkosten für die Infrastruktur (Neubaustrecke plus Elektrifizierung von Anschlussstrecken in die Vogesen) und das Rollmaterial werden auf FF 32 Mrd. veranschlagt. Die betriebswirtschaftliche Rentabilität dieses Vorhabens ist allerdings mit knapp über 1 % (gemäss Bericht Ph. Rouvillois von 1996) im Vergleich zu bereits bestehenden TGV-Strecken sehr gering.

Aus diesem Grund hat die französische Regierung am 29. Januar 1999 definitiv entschieden, in einer ersten Etappe den 320 km langen Abschnitt der Neubaustrecke zwischen Vaire (23 km östlich von Paris) und Beaudrécourt (in Lothringen, südöstlich von Metz) zu bauen. Östlich von Beaudrécourt verzweigen sich die beiden Äste nach Saarbrücken - Mannheim - (Frankfurt) und nach Strassburg - Süddeutschland/Schweiz. Ebenso soll die bisher einspurige Rheinbrücke zwischen Strassburg und Kehl auf zwei Gleise erweitert werden. Der östliche Abschnitt der Neubaustrecke zwischen Beaudrécourt und dem elsässischen Vendenheim (nordwestlich von Strassburg) soll dagegen zu einem späteren Zeitpunkt verwirklicht werden.

Die Gesamtkosten für die erste Etappe werden auf rund FF 20,5 Mrd. (rund SFr. 5,1 Mrd.) veranschlagt. Davon werden FF 15,7 Mrd. durch die öffentliche Hand¹⁰ und FF 4,8 Mia. durch die Réseau Ferré Français (RFF, neuer Eigner der Bahninfrastruktur in Frankreich) und SNCF finanziert. Mit dem Bau begonnen werden soll noch vor Ende 1999. Bei einer ca. fünf- bis sechsjährigen Bauzeit kann mit einer Inbetriebnahme ca. im Jahre 2005/2006 gerechnet werden.

Bezüglich des Bahnangebots beim TGV Est sind gemäss den Planungen der SNCF vier TGV Paris - Strassburg - Basel vorgesehen, von denen drei bis Zürich verlängert werden sollen. Die (technische) Fahrzeit Paris - Basel beträgt mit Inbetriebnahme der ersten Etappe zwischen 3 ¼ Stunden und 3 Stunden 40 Minuten. Dies ergibt gegenüber der heute schnellsten Fahrzeit von 4h' 50' (via Chaumont) einen Fahrzeitgewinn von immerhin gut einer Stunde bis 1 ½ Stunden. Mit Inbetriebnahme der gesamten Neubaustrecke wird die (technische) Fahrzeit sogar nur 3 Stunden betragen.

9.2 TGV Rhin-Rhône

Das Projekt TGV Rhin-Rhône (Abbildung Nr. 3) ist ebenfalls ein transeuropäisches «Maillon-clé», allerdings primär in Nord-Süd-Richtung. Es enthält eine Y-förmige Neubaustrecke, welche sich aus folgenden drei Abschnitten zusammensetzt (Vgl. Abbildung Nr. 4):

- dem Hauptabschnitt Mulhouse - Besançon - Dijon, auf welchem die Züge in den Beziehungen Deutschland/Elsass - Südfrankreich/Iberische Halbinsel sowie Paris - Deutschschweiz gemeinsam verkehren sollen; dieser Abschnitt ist daher als erste Etappe vorgesehen;
- dem Südast, welcher die Räume Dijon/Besançon und Mâcon/ Bourg-en-Bresse (an der bestehenden TGV-Strecke Sud-Est Paris - Lyon) miteinander verbinden soll und
- einem westlichen Verbindungsast zwischen dem Hauptabschnitt bei Dijon und Aisy - Montbard an der bestehenden TGV-Strecke Sud-Est

Die Gesamtkosten für die Infrastruktur werden auf rund FF 28 Milliarden veranschlagt, wovon auf die erste Etappe rund FF 12 Milliarden entfallen. Die betriebswirtschaftliche Rentabilität des Gesamtvorhabens ist mit 5,9 % ermittelt worden (für die erste Etappe auf sogar rund 8 %), während der gesamtwirtschaftliche Nutzen auf rund 10 % geschätzt wird.

Die erste Etappe des TGV Rhin-Rhône, welche unter anderem eine 190 km lange Neubaustrecke zwischen Mulhouse und Dijon umfasst, hat daher gute Chancen, verwirklicht zu werden. Der französische Verkehrsminister beschloss ebenfalls am 4. Februar 1998, die Vorstudien für die sogenannte «Enquête d' Utilité publique» durchzuführen. Nach Abschluss dieser ca. 30 Monate dauernden Phase darf bis zur Jahrtausendwende mit dem Erlass der DUP gerechnet werden, auf dessen rechtlicher Grundlage die Detailprojektierung und der Landerwerb für die Neubaustrecke eingeleitet werden kann. Ein Baubeginn ca. im Jahr 2002 - allenfalls mit einer ersten Etappe nur zwischen Mulhouse und Besançon - ist damit durchaus möglich. Unter Berücksichtigung einer

¹⁰ Der Betrag von FF 15,7 Mrd. wiederum wird getragen zu: FF 8 Mrd. durch die Französische Republik (Etat), FF 4,8 Mrd. durch die vier Regionen Île-de-France, Champagne-Ardenne, Lothringen und Elsass inkl. Departemente sowie einige Städte, FF 2,1 Mrd. durch EU und FF 0,8 Mrd. durch das Grossherzogtum Luxemburg

Bauzeit von ca. vier bis fünf Jahren, kann das Jahr 2006/7 als frühestmöglicher Termin der Inbetriebnahme bezeichnet werden.

Bezüglich des Angebots sind verschiedene Zugskategorien (die genaue Anzahl Züge steht bis jetzt noch nicht fest) vorgesehen, die täglich nonstop oder mit Zwischenhalten zwischen Paris und Basel (teils weiter bis Zürich und Bern) einerseits und zwischen Basel, Lyon und Barcelona anderseits verkehren werden.

Nach Inbetriebnahme der ersten Etappe wird die (technische) Fahrzeit zwischen Paris und Basel 2 Stunden 50 Minuten betragen, nach Vollausbau 2 Stunden 25 Minuten. Gegenüber der heute schnellsten Fahrzeit von 4 Stunden 50 Minuten (via Chaumont) entspricht dies einem Zeitgewinn von 2 Stunden bzw. einer Halbierung. Auch Zürich und Bern sowie die Räume Ost- und Zentralschweiz werden von kürzeren Fahrzeiten nach Paris via Basel profitieren. Damit könnte die Bahn gegenüber dem Flugzeug wieder voll konkurrenzfähig werden. Dafür spricht insbesondere auch die Tatsache, dass sich in diesem gesamten schweizerischen Einzugsgebiet ein Potential von ca. 2 Millionen Einwohnern befindet.

Von Bedeutung für Basel und die Deutschschweiz ist, dass mit der Vollendung des Gesamtvorhabens auch eine rasche Zugverbindung in Richtung Lyon - Südfrankreich/Iberische Halbinsel geschaffen wird, obwohl das Fahrgastpotential nicht in derselben Masse wie nach Paris vorhanden ist. Dies wird insbesondere zur Folge haben, dass sich dereinst ein Grossteil des Reiseverkehrs aus der Deutschschweiz in Richtung Südfrankreich und Iberische Halbinsel von der bisherigen Route über Genf neu auf diejenige via Basel und TGV Rhin-Rhône verlagern wird.

Angesichts der besonderen Bedeutung des TGV Rhin-Rhône auch für die Schweiz wäre es wünschenswert, dass sich die Schweiz mit einem angemessenen finanziellen Beitrag am Vorhaben engagiert, um damit einerseits ein wichtiges politisches Zeichen zu setzen und anderseits Einfluss auf das betriebliche Angebot nehmen zu können.

9.3 Ausbau der Strecke Strassburg - Basel

Im Zusammenhang mit dem Anschluss Basels an das TGV-Netz sei insbesondere erwähnt, dass die bestehende Strecke Strassburg - Mulhouse - Basel kontinuierlich für Geschwindigkeiten von bis zu 220 km/h ausgebaut worden ist. Die letzten Arbeiten am südlichsten Abschnitt zwischen Mulhouse und St.-Louis sind Ende 1998 abgeschlossen worden.

9.4 Vorgezogene Massnahmen

Nach Auffassung des Regierungsrates muss Basel bereits vor der Realisierung der ersten Etappen der Neubaustrecken des TGV Est und/oder TGV Rhin-Rhône in den Genuss eines TGV-Angebots kommen. Möglich wäre dies beispielsweise, indem ein heute in Besançon endender TGV auf dem bestehenden Trasse über Belfort - Mulhouse nach Basel, evt. sogar bis Zürich verlängert würde. Damit würde einerseits ein adäquater Ersatz zur aufgehobenen EuroCity-Verbindung «Arbalète» und anderseits eine mehr als sinnvolle Alternative zur TGV-Verbindung Zürich - Paris via Bern geschaffen.

10. Der Anschluss an das deutsche ICE-Netz

Wie bereits in Kap. 6.1 erwähnt, wird Basel bereits seit Ende September 1992 regelmässig durch den ICE bedient. Gemäss den Planungen der DB AG soll das Angebot an ICE-Verbindungen nach/von Basel mittelfristig, im Rahmen des Fahrplans 21 (welcher auf gutem Wege ist, in Deutschland eine ähnliche Funktion zu übernehmen wie der Konzeptfahrplan bei Bahn 2000 in der Schweiz), zu einem Stundentakt verdichtet werden.

Obwohl noch nicht vom Vorstand der DB AG formell verabschiedet, lässt sich für Basel eine über viele Planungsstufen einheitliche Tendenz ablesen: Der heute stündliche IC wird zum ICE aufgewertet und verkehrt zweistündlich via Frankfurt nach Hamburg oder via Frankfurter Flughafen über die Neubaustrecke nach Köln - Dortmund. Während die Fahrzeit von Basel nach Hamburg in etwa ähnlich bleiben wird wie heute, wird sie sich dagegen nach Köln mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Frankfurt - Köln (nach der Jahrtausendwende) um eine Stunde gegenüber heute verkürzen. Die Umsteigebeziehungen in den Hauptknoten (z.B. Mannheim) werden dadurch gleich wie heute bleiben, so dass alle wichtigen Ziele in Deutschland weiterhin stündlich erreicht werden können. Ebenfalls kann aufgrund der derzeitigen Sachlage davon ausgegangen werden, dass die künftigen Ankunfts-/Abfahrtszeiten der ICE in Basel SBB ungefähr gleich wie heute bleiben werden. Dies würde insbesondere im Hinblick auf den Fahrplan im Rahmen der ersten Etappe von Bahn 2000 ideale Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem schweizerischen Fernverkehrsnetz ermöglichen.

Demgegenüber stellt der heute immer noch zweigleisige Abschnitt Offenburg - Basel der Oberrheinstrecke einen Engpass dar. Um insbesondere den schnellen Hochgeschwindigkeitsverkehr vom langsameren Güter- und Nahverkehr zu entflechten, ist der durchgehende viergleisige Ausbau Karlsruhe - Basel vordringlich. Für dieses Vorhaben setzen sich der Regierungsrat und das WSD bei jeder Gelegenheit ein.

Anhang D

Güterverkehr

1. Die Bedeutung des Güterverkehrs für die Region Basel

1.1 Allgemein

Seit jeher spielt der Güterverkehr für Basel eine wichtige Rolle. Die Stadt verdankt ihre Entwicklung der verkehrsgünstigen Lage am Schnittpunkt verschiedener europäischer Verkehrswege. Nicht von ungefähr ist Basel Sitz bedeutender internationaler Handels- und Speditionsunternehmungen.

1998 wurden in Basel rund 113'800 t im Luftverkehr und 8,1 Mio. Tonnen in den Rheinhäfen bei der Basel umgesetzt - letzteres entspricht heute einem Anteil von rund 15 % des gesamtschweizerischen Aussenhandels. Im Strassenverkehr passierten ca. 8 Mio. Tonnen (netto) und im Schienenverkehr ca. 4,5 Mio. Tonnen (netto) die Grenze, wo umgeschlagen wird.

Je nach Verkehrsmittel in unterschiedlichem Umfang, insgesamt aber zum überwiegenden Teil, handelt es sich dabei für die Region Basel um Transitverkehr. Bereits heute ist der Oberrheingraben eine Hauptachse für den Transitgüterverkehr auf der Strasse und Schiene zwischen den Wirtschaftszentren in Nord- und Südeuropa.

1.2 Güterverkehr auf der Schiene im speziellen

Für den Güterverkehr auf dem schweizerischen Schienennetz ist Basel der wichtigste Punkt. Hier laufen verschiedenen Verkehrsströme zusammen (immer in beiden Richtungen, wobei die Beziehung Nord-Süd stärker ist als umgekehrt; die Relation Süd-Nord weist daher mehr Leerwagen-Rückführungen auf).

Innerhalb der Nordwestschweiz sind die juraquerenden Strecken via Bözberg und Hauenstein von ganz besonderer Bedeutung. Sie bilden die Zufahrtsstrecken zum Gotthard und Lötschberg. Folgende Verkehre werden über diese beiden Strecken abgewickelt:

- Via Bözberg
 - Der gesamte Transit via Gotthard sowie von/nach Österreich und weiter,
 - Einzelwagenladungen im Import/Export aus den Basler Rheinhäfen sowie dem Wirtschaftsraum Basel einerseits und dem Raum östlich von Olten anderseits
 - alle Ganzzüge (Blockzüge) in den Raum Zürich und umgekehrt

Die Bözbergstrecke darf zweifellos als der wichtigste Abschnitt des schweizerischen Güterverkehrsnetzes bezeichnet werden, denn jeder zweite auf dem Schienennetz der SBB verkehrende Güterwagen befährt diese Strecke.
- Via Hauenstein
 - Der gesamte Transit via Lötschberg,
 - Einzelwagenladungen im Import/Export, aus den Basler Rheinhäfen sowie dem Wirtschaftsraum Basel einerseits und dem Raum westlich von Olten anderseits

- alle Ganzzüge in den Raum Aarau und westlich davon und umgekehrt

Zwei von drei auf dem Netz der SBB verkehrende Güterwagen benützen einen dieser beiden genannten Strecken.

Insbesondere ist die Bözbergstrecke Bestandteil eines europäischen Güter-«Freeways» von Rotterdam über Basel und Gotthard nach Ober-, Mittel und Süditalien (mit Gioia Tauro als Endpunkt). Diese «Freeways» sind aufgrund der Richtlinie 91/440 EWG (Vgl. Kap. 2.2.1 des Berichts) anfangs 1998 neu geschaffen worden und sollen dazu beitragen, den grenzüberschreitenden Güterverkehr wesentlich zu beschleunigen und zu systematisieren (ebenfalls in Form von Taktfahrplänen). Anfangs 1999 hat das erste Mal als Anbieter diesen europäischen Güter-«Freeway» befahren!

Derzeit werden jährlich ca. 14,0 Mio Tonnen Güter im alpenquerenden Transitverkehr auf der Schiene befördert. Hauenstein und Bözberg - es wird seitens der SBB davon ausgegangen, dass die Verkehrsströme auch im Hinblick auf die Inbetriebnahme der NEAT am Gotthard und am Lötschberg auf diesen Zufahrtsstrecken abgewickelt werden - begrenzen heute die Leistungsfähigkeit von AlpTransit auf eine Kapazität von 36 Mio. Tonnen, was insbesondere auch eine Folge der zeitlichen Verschiebung eines neuen Juradurchstichs ist. Geringe Leistungssteigerungen wären mit gezielten Ausbaumassnahmen zwar kurz- bis mittelfristig möglich, jedoch setzt die volle Leistungsfähigkeit AlpTransit (mit jährlich 69 Mio. Tonnen/Jahr gemäss betrieblicher Plattform) einen weiteren Juradurchstich zwingend voraus. Es ist daher nicht ausgeschlossen, dass im Zuge der zu erwartenden stark zunehmenden Entwicklung und der von der Schweiz konsequent verfolgten Politik der Verlagerung des alpenquerenden Transitverkehrs von der Strasse auf die Schiene bereits in mittlerer Zukunft die Kapazitäten auf der Strecke Basel - Olten (Hauenstein) vollends ausgeschöpft sein werden und damit ein neuer Juradurchstich früher als bisher angenommen zur Diskussion stehen wird.

Diese Aussage wird insbesondere dadurch verstärkt, dass im Zusammenhang mit der Umsetzung der Alpenschutzinitiative vorgesehen ist, zwischen den Räumen Basel (inkl. Freiburg i. Br.) und Domodossola (via Lötschberg) eine sogenannte «Rollende Autobahn» im begleiteten kombinierten Verkehr Schiene/Strasse mit Bedienung im Stundentakt einzuführen. Die Folgen daraus, insbesondere hinsichtlich der künftigen Belastung auf dem Streckenabschnitt Basel - Olten, sind zurzeit noch nicht absehbar.

2. Entwicklungstendenzen im Güterverkehr

Allgemein kann gesagt werden, dass der Güterverkehr weitgehend von Privaten abgewickelt wird. Für die Wahl des geeigneten Transportmittels sind neben der zeitlichen Verfügbarkeit der transportierten Ware vor allem der Preis massgebend. Dieser entscheidet wesentlich über die künftige Aufteilung der gesamten transportierten Gütermengen auf die verschiedenen Verkehrsträger.

Die zukünftige Entwicklung des Güterverkehrs ist äusserst schwierig abzuschätzen. Dies hängt von verschiedenen wirtschaftlichen Aspekten und politischen Rahmenbedingungen ab. Allgemein darf davon ausgegangen werden, dass der Güteraustausch weiterhin stark zunehmen wird. Durch

konjunkturelle Entwicklungen, eine zunehmende Verlagerung der europäischen Verkehrsströme Nord-Süd nach West-Ost und die immer stärker aufkommende Konkurrenz aus den osteuropäischen oder vorderasiatischen Staaten könnte diese Steigerung allerdings etwas gemindert werden. In jedem Fall ist damit zu rechnen, dass die Tendenz in Richtung höherwertiger Transport geht: Der Wert pro Gewichtseinheit des Transportgutes und die Anforderungen des Kunden an Transportqualität (vor allem hinsichtlich Zeit) steigen, und die Bedeutung des Angebots an kundenspezifischen logistischen Gesamtlösungen, von denen der Transport einen Teil bildet, wird zunehmen.

3. Neue verkehrspolitische Rahmenbedingungen in der Schweiz

Mit Lenkungsmaßnahmen kann die künftige Entwicklung im Güterverkehr politisch gesteuert werden. In dieser Hinsicht sind gerade in der schweizerischen Verkehrspolitik entscheidende Weichen gestellt worden. Bereits seit Jahren verfolgt der Bundesrat das Ziel, die Gütertransporte über lange Distanzen vermehrt von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Dies soll insbesondere mit Hilfe von folgenden drei Strategien erfolgen

- den Strassengüterverkehr im Sinne der Kostenwahrheit im Verkehr verteuern,
- den Bahnverkehr zwecks Stärkung der Konkurrenzfähigkeit attraktiver gestalten (Bahnreform, Bereitstellen einer modernen, leistungsgerechten Infrastruktur in Form der NEAT etc.) und
- beides in einem bilateralen Abkommen mit der EU regeln.

Bisher ist dies in folgenden Schritten erfolgt

- Abschluss des Transitabkommens zwischen der Schweiz und der Europäischen Gemeinschaft (heute Europäische Union, EU) vom 2. Mai 1992, gültig bis zum Jahr 2005
Wesentlicher Inhalt dieses Abkommens: Die Schweiz verpflichtet sich gegenüber der EU, die für den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse erforderliche Infrastruktur bereitzustellen, insbesondere die NEAT (mit zwei Basistunneln) und Umschlagsterminals, kann dafür an der 28-Tonnen-Höchstlimite festhalten.
- Annahme des Bundesbeschlusses zum Bau der NEAT (Alpentransit-Beschluss) in der Volksabstimmung vom 27. September 1992.
- Annahme der Alpenschutzinitiative (neuer Artikel 36^{sexies} in der Bundesverfassung) in der Volksabstimmung vom 20. Februar 1994
Inhalt der Alpenschutzinitiative: "Der alpenquerende Güterverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene"; Steuerung mit marktwirtschaftlichen Instrumenten bei Strasse und Schiene (Vorstellung Bundesrat zur Umsetzung der Alpenschutzinitiative), neben LSVA insbesondere Einführung einer Alpentransitabgabe.
- Annahme der Einführung einer LSVA in der Volksabstimmung vom 27. September 1998
Die LSVA, welche zwischen den Jahren 2001 und 2005 schrittweise eingeführt werden soll, ist abhängig vom zugelassenen Gesamtgewicht pro Lastwagen und der Anzahl zurückgelegter Kilometer. Als Gegenleistung zur LSVA soll auf dem Schweizer Strassennetz die 40-Tonnen-Höchstlimite eingeführt werden (ebenfalls bis zum Jahr 2005, d.h. mit Auslaufen des Transit-

vertrages zwischen der Schweiz und der EU). Die LSVA ist somit gerechter als die bisherige pauschale Schwerverkehrsabgabe und ermöglicht effiziente, ökologische Transporte auf Strasse und Schiene. Die Einnahmen aus der LSVA sollen reinvestiert werden: 2/3 davon dienen der Finanzierung der Eisenbahn-Grossprojekte (im Rahmen der FinöV) und 1/3 erhalten die Kantone zur Deckung der bisher ungedeckten (externen) Kosten des Strassenverkehrs und für Umweltschutzmassnahmen.

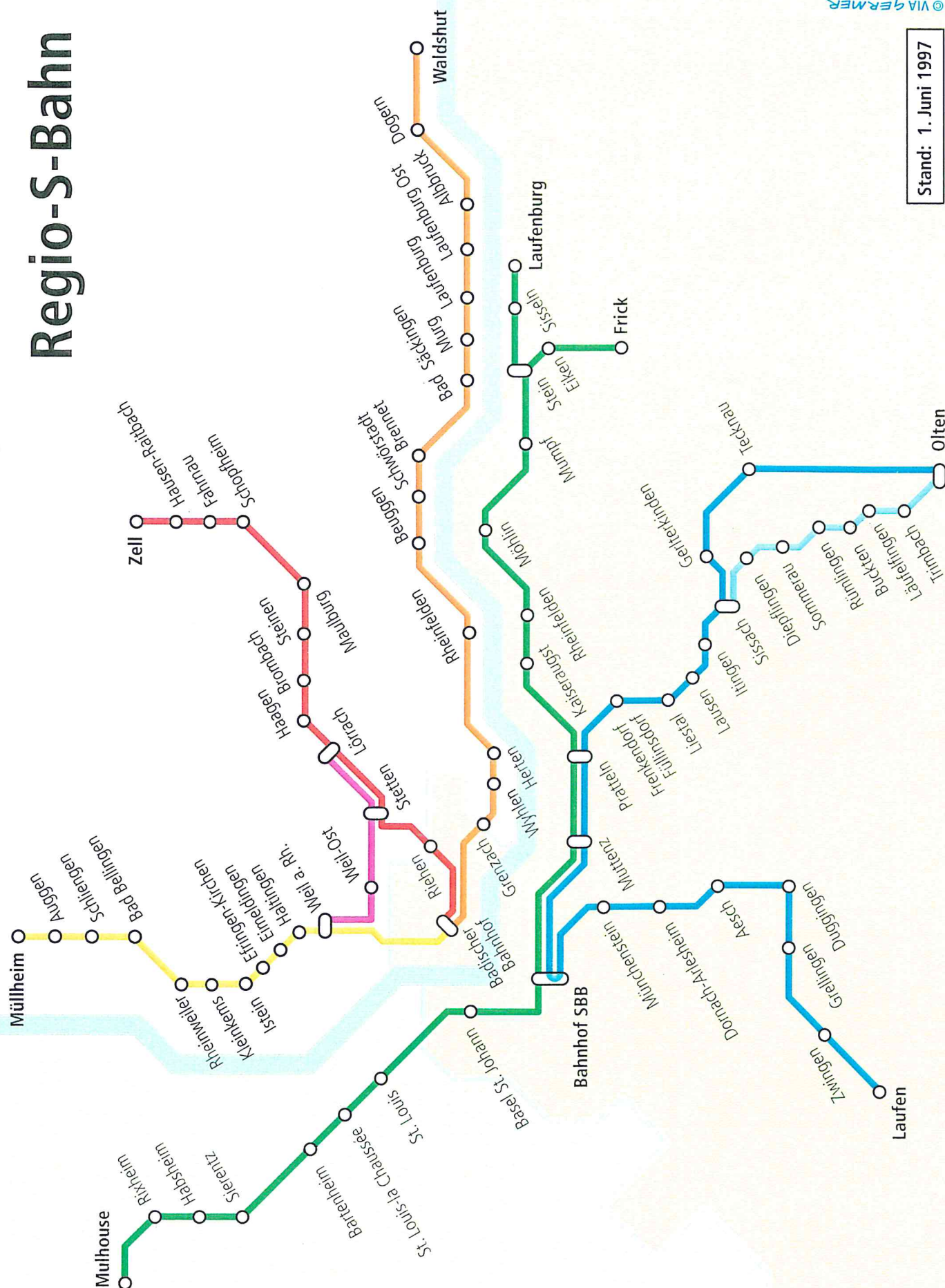
- Annahme des Bundesbeschlusses über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) in der Abstimmung vom 29. November 1998
- Abschluss eines bilateralen Abkommens zwischen der Schweiz und der EU am 1. Dezember 1998

Im Bereich Landverkehr soll eine Koordination der schweizerischen Verkehrspolitik mit derjenigen der EU sichergestellt werden. Mit der Zulassung der 40-Tonnen-Lastwagen soll im Nord-Süd-Verkehr die Anzahl Umwegfahrten via Österreich und Frankreich (zurückzuführen auf die bisher im schweizerischen Strassenverkehr bestehenden Restriktionen) wesentlich verringert werden. Andererseits soll mit einer (gemeinsam festgelegten) Transitgebühr (von rund Fr. 330.-) die Durchfahrt durch die Schweiz dermassen verteuert werden, dass ein Anreiz zur Verlagerung von der Strasse auf die Bahn und damit eine Rentabilisierung der grossen Bahnvorhaben in der Schweiz (insbesondere die NEAT) ermöglicht wird. Ebenso besteht das Ziel, auch auf gesamteuropäischer Ebene den gewünschten Verlagerungseffekt wie in der Schweiz erzeugen.

Regio-S-Bahn

© VIA GERMER

Stand: 1. Juni 1997



SCHEMA DIRECTEUR NATIONAL DES LIAISONS FERROVIAIRES A GRANDE VITESSE

Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire

- 14 Mai 1991 -



- Lignes existantes (l'année d'ouverture)
- Lignes nouvelles (..... Itinéraire non arrêté)
- Connexions nécessitant un accord international
- Lignes aménagées et lignes classiques empruntées par les trains à grande vitesse
- Autres lignes existantes empruntées par les trains rapides et express

L'Axe TGV Européen Rhén-Rhône-Méditerranée

Le maillon-clé : le TGV Rhin-Rhône



Abbildung Nr. 3

