



Rathaus, Marktplatz 9  
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62  
Fax: +41 61 267 85 72  
E-Mail: [staatskanzlei@bs.ch](mailto:staatskanzlei@bs.ch)  
[www.regierungsrat.bs.ch](http://www.regierungsrat.bs.ch)

Bundespräsidentin Doris Leuthard  
Vorsteherin Eidgenössisches Departement  
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-  
munikation UVEK  
3000 Bern

Per Mail an:  
[konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)

Basel, 20. Dezember 2017

## **Regierungsratsbeschluss vom 19. Dezember 2017**

### **Vernehmlassung zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35: Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit dem Schreiben vom 29. September 2017 haben Sie uns den Botschafts-Entwurf und weitere relevante Unterlagen zum Ausbauschritt der Bahninfrastruktur 2030/35 zugestellt. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt dankt für die Möglichkeit, zur Vorlage Stellung nehmen zu dürfen. Er lässt Ihnen nachstehend die grundsätzlichen Bemerkungen, Anträge und Beantwortung der Fragen zukommen. Was die generellen Anliegen betrifft, schliessen wir uns den Vernehmlassungen der KöV Schweiz und Planungsregion Nordwestschweiz sowie des Verbands öffentlicher Verkehr VöV an. Auch ist unsere Stellungnahme auf regionaler Ebene mit allen betroffenen Institutionen abgesprochen.

## **1. Grundsätzliche Einschätzung**

### **1.1 Vernehmlassungsvorlage**

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt ist sehr erfreut über den Entscheid des Bundesrates zur «grossen» Variante mit dem Ausbauschritt 2035. Er wertet dies als starkes und klares Bekenntnis zur Zukunft der Bahn. Nur mit den im Ausbauschritt 2035 vorgesehenen Massnahmen lässt sich das prognostizierte Verkehrswachstum genügend auffangen, ein Grossteil der bestehenden Engpässe auf dem schweizerischen Bahnnetz entschärfen und eine grössere Wirtschaftlichkeit erzielen. Vor allem hat die Variante gute Chancen, auf eidgenössischer Ebene mehrheitsfähig zu sein.

Der Regierungsrat ist auch erfreut darüber, dass die Durchmesserlinie «Herzstück» in der Bundesratsvorlage explizit erwähnt und somit erstmals offiziell als ein für die Schweiz wichtiges und zweckmässiges Bahnprojekt beurteilt wird. Höchst unbefriedigend ist allerdings, dass in der Vorlage finanzielle Zusagen, insbesondere betreffend die Projektierungskosten für das Herzstück, noch fehlen. Es muss sichergestellt werden, dass die Planungs- und Projektierungsarbeiten für das Herzstück ohne Unterbruch bis zur Realisierung weitergeführt werden können. Das finanzielle Risiko darf dabei nicht alleine bei den Kantonen liegen.

Dem Regierungsrat ist bewusst, dass die Vernehmlassungsvorlage zu beiden Ausbausritten auf dem Stand der Arbeiten von Ende Mai 2017 basiert. Demzufolge enthält sie noch zahlreiche offene Punkte wie weitere Angebotsverbesserungen im Personenverkehr und insbesondere die neuen Haltestellen. In der Zwischenzeit wurden auf Fachstufe, in enger Zusammenarbeit zwischen BAV, SBB, Privatbahnen und den (zu Planungsregionen zusammengeschlossenen) Kantonen, die Arbeiten im Rahmen der Gesamtkonzepte zu den beiden genannten Varianten vertieft fortgesetzt. Dabei konnten zahlreiche Fragen geklärt werden, die unbedingt in die Botschaft aufzunehmen sind.

## **1.2 Eine leistungsfähige Bahninfrastruktur ist volkswirtschaftlich zentral**

Der Wirtschaftsstandort Schweiz ist auf zuverlässige, attraktive Verkehrsverbindungen angewiesen. Der volkswirtschaftliche Nutzen ist unbestritten: Eine gute Erreichbarkeit und hohe Qualität der Mobilität sind wichtige Standortfaktoren und zentrale Gründe für den wirtschaftlichen Erfolg. Dies gilt speziell für die drei grössten Wirtschaftsräume Zürich, Basel und Arc Lémanique. Die Bahn spielt dabei eine entscheidende Rolle. Als Massentransportmittel gewährleistet sie zuverlässige, effiziente Verbindungen sowohl zwischen den Wirtschaftsräumen als auch innerhalb von diesen. Regionen mit guten Bahnanbindungen sind überproportional gewachsen. Aus diesem Grund ist auch die Abstimmung von Siedlung und Verkehr einerseits und den touristischen Angeboten andererseits ein entscheidendes Kriterium. Investitionsbedarf besteht somit in der ganzen Schweiz. Der Ausbau der Bahninfrastruktur ist keineswegs nur ein Selbstzweck.

## **1.3 Die Bedeutung des Bahnknotens Basel ist erkannt**

Die Vorlage enthält wichtige Elemente, die sowohl für die Prosperität der Schweiz als auch für die trinationale Agglomeration Basel von besonderer Bedeutung sind. Basel spielt seit jeher für den internationalen, nationalen Fern- und Güterverkehr auf der Schiene eine zentrale Rolle. Ein funktionstüchtiger und leistungsfähiger Bahnknoten Basel muss deshalb von nationalem Interesse sein.

Die trinationale Agglomeration Basel, der zweitgrösste Wirtschaftsraum der Schweiz, benötigt mit dem nächsten Ausbausritt eine leistungsfähige Bahninfrastruktur. Deshalb ist der Regierungsrat sehr erfreut darüber, dass der Bund die Notwendigkeit erkennt, das Angebot und die Kapazität der trinationalen S-Bahn Basel zu erweitern. Deren Hauptstammstrecke, das sogenannte «Herzstück», und Zulaufstrecken sind im Botschafts-Entwurf erstmals als Infrastrukturmassnahmen erwähnt. Insbesondere das «Herzstück» ermöglicht nicht nur einen effizienten S-Bahn-Verkehr im Sinne des trinational abgestimmten Angebotskonzepts (im Anhang 2 unter Rubrik «F Raum Basel-Jura» aufgeführt), sondern schafft auch die Voraussetzung dafür, dass die beiden Grossbahnhöfe Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof, die heute fast ausschliesslich als Kopfbahnhöfe betrieben werden, künftig als Durchgangsbahnhöfe fungieren können und dadurch deren Leistungsfähigkeit gesteigert wird. Dies wiederum trägt zur Fahrplanstabilität und Zuverlässigkeit des gesamten Bahnsystems weit über die Grenzen der Agglomeration Basel hinaus bei.

Im Gegensatz dazu ist im Botschafts-Entwurf das «Herzstück» zu wenig als ein für die Schweiz wichtiges und zweckmässiges Bahnprojekt, sondern nur als ein „im Interesse der Planungsregion(.)“ Nordwestschweiz stehendes Projekt eingestuft. Die Planungsverbindlichkeit und finanzielle Unterstützung des Bundes fehlen noch. Hier ist die Vorlage entsprechend nachzubessern. Die Fachstellen des BAV und beider Basel haben in den vergangenen Monaten zusammen mit der SBB und DB intensiv an Lösungen für den Ausbau und die Entflechtung des Bahnknotens Basel gearbeitet. Dabei hat sich gezeigt, dass eine Langfristperspektive im Raum Basel für den internationalen und nationalen Personenfernverkehr wie für den Güterverkehr fehlt und somit auch kein ausreichender Abgleich mit dem Angebotskonzept zur trinationalen S-Bahn vorgenommen werden konnte. Dieser Umstand behindert die weiteren Planungs- und Projektierungsarbeiten zum

«Herzstück», welche die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft mit eigenen finanziellen Mitteln vorantreiben.

Die Zusage von finanziellen Mitteln für den Bahnanschluss des EuroAirports, die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke und Massnahmen für eine Taktverdichtung zwischen Basel Bad. Bf. und Lörrach ist als äusserst positiv zu werten. Dasselbe gilt für den Halbstundentakt Basel–Biel mit dem hierfür notwendigen Doppelspurausbau im Laufental (Abschnitt Duggingen–Grellingen).

#### **1.4 Internationaler Personenverkehr (IPV)**

Zum IPV werden zwar auf Seite 8 in der Rubrik «Langfristperspektive Bahn für den Personen- und Güterverkehr» grundsätzliche Aussagen unter dem Leitsatz «Anbindung an europäische Metropolen sicherstellen» gemacht. Doch in beiden Ausbausritten wird der IPV angebotsseitig nur marginal betrachtet, denn er wird als in den nationalen Fernverkehr integriert zugrunde gelegt. Dabei besteht auf gewissen nachfragestarken Relationen wie Paris/Frankfurt–Basel–Zürich oder Mailand–Zürich/Bern–Basel durchaus Potenzial für zusätzlichen Personenverkehr auf der Schiene. Eine vermehrte Verlagerung von der Strasse und vor allem von der Luft auf die Schiene stünde im allgemeinen umweltpolitischen und wirtschaftlichen Interesse. Auch der europäische Luftverkehr, besonders auf den kurzen Strecken, weist heute zu gewissen Tageszeiten sowohl auf den Luftstrassen als auch Flughäfen Überlast aus. Und der Preiskampf muss nicht ewig andauern. Mitspielen dürften im Schweizer Bahnnetz auch die Bestrebungen zur verstärkten Öffnung des IPV als Nachführung des 3. EU-Eisenbahnpakets. Somit ist nicht ausgeschlossen, dass dereinst vermehrt Dritte als Anbieter von Bahnleistungen auftreten werden, die zusätzliche Trassen, d.h. dem Taktsystem überlagert, beanspruchen könnten. Davon wären vor allem die Verbindungen zwischen Basel, Zürich, Bern, dem Tessin und Wallis betroffen. Ob unter diesen Bedingungen bestehende Instrumente wie Netznutzungskonzept, Netznutzungspläne noch derart restriktiv angewendet werden können, ist zu hinterfragen.

In der Botschaft erwarten wir nähere Ausführungen zum IPV. Speziell für den Knoten Basel ist ebenfalls noch eine Langfristperspektive sowohl im IPV als auch im internationalen Güterverkehr ausstehend. Darauf kommen wir in den nachfolgenden Kapiteln zurück, insbesondere bei den Anträgen und in der Beantwortung der Fragen.

#### **1.5 Methodik und Vorgehensweise**

Die mit FABI eingeführte neue Regelung der Abläufe, Zuständigkeiten und Zusammenarbeit im Rahmen von Angebotsplanungen und Ausbauten der Bahninfrastruktur unterscheidet sich von den früheren Konzepten wie Bahn 2000, NEAT, ZEB, indem erstmals der Fern-, Regional- und Güterverkehr gleich behandelt werden. Dementsprechend sind die Angebotsplanungen und die Ermittlung des Infrastrukturbedarfs aufeinander abgestimmt. Die Kantone bzw. die Planungsregionen wie die Nordwestschweiz wurden in die Angebotsplanung im Regionalen Personenverkehr (RPV) gemäss Art. 48d Abs. 2 des Eisenbahngesetzes voll einbezogen. Der Regierungsrat dankt Ihnen für die gute und sehr offene Zusammenarbeit.

Allerdings wurde das methodische Vorgehen in den Gremien der Planungsregion Nordwestschweiz regelmässig diskutiert und häufig auch beanstandet. Überhaupt nicht nachvollziehbar ist die Tatsache, dass mitten im gemeinsam vereinbarten Planungsprozess (gemäss Bericht «Dokumentation Planungsgrundlagen STEP Ausbauschnitt 2030» vom 7. April 2014) die Spielregeln geändert wurden (in Form einer zweiten Dokumentation, herausgegeben im September 2015). Begründet wurde dies unter anderem damit, dass ansonsten in der Phase der Bewertung der Module der Aufwand ins Unermessliche gestiegen wäre. Auf den Planungsprozess und dessen Ergebnisse hat sich dies allerdings erheblich ausgewirkt.

Nachfolgend sind jene übergeordneten Punkte aufgeführt, die aus unserer Sicht im Hinblick auf die Ausarbeitung eines nächsten Ausbauschnittes Beachtung finden müssen und die bei den Antworten zum Fragenkatalog nicht erwähnt sind.

- **Modulbildung**

Die Module, die auf Basis des Ende November 2014 von der Planungsregion Nordwestschweiz eingegebenen Angebotskonzepts gebildet wurden, waren nicht in allen Punkten nachvollziehbar. Bei der Zerstückelung des Gesamtangebotes der trinationalen S-Bahn ging der Nutzen für das ganze System teilweise verloren. Durch die anschliessende Bewertung der einzelnen Module zeigte sich, dass gewisse Massnahmen in einer starren Modul-Betrachtung schlecht abschnitten, da die weiteren Nutzen bzw. entfallenden Kosten in einer globalen Betrachtung ignoriert wurden. Dies konnte teilweise, aber leider nicht in allen Fällen mittels Durchführung von Sensitivitätsanalysen korrigiert werden.

- **Rolle der SBB im Bewertungsprozess**

Die Tatsache, dass SBB Infrastruktur sowohl für die Ermittlung des Infrastrukturbedarfs auf dem SBB-Netz als auch für die finanzielle Bewertung der einzelnen Massnahmen selbst als Gutachter eingesetzt wurde, während für die Privatbahnen entweder das BAV oder die Kantone zusammen mit den Infrastrukturbetreibern verantwortlich gewesen sind, erachten wir als kritisch. Insbesondere die Unabhängigkeit der SBB in Bezug auf die Bahnausbauten stellen wir in Frage.

- **Bewertungsmethodik**

- Zu grosse Bedeutung dem Abbau der Überlast:

Im Vergleich zu anderen Kriterien wurde der Schwerpunkt auf den Abbau der erwarteten Überlasten in den geplanten Zügen gesetzt. Allerdings wird diesbezüglich nicht systematisch zwischen den beiden Stossrichtungen Ausbau der Sitzplatzkapazität pro Zug und Ausbau der Streckenkapazität für mehr Züge unterschieden. Die gebildeten Module scheinen generell auf der zweiten Stossrichtung abzustützen. Gerade im Fernverkehr sollten jedoch die Möglichkeiten, mehr Sitzplätze anzubieten, voll ausgeschöpft werden, bevor eine Taktverdichtung vorgenommen wird. Damit liesse sich insbesondere eine Förderung des Fernpendelns vermeiden. Unter diesem Aspekt ist auch der Ansatz des BAV, die Überlasten mit fehlenden Sitzplatz-Kilometern zu bemessen, aus unserer Sicht falsch, weil dadurch die Überlasten beim Fernverkehr im Vergleich zum Regionalverkehr künstlich verschärft werden.

- Unterschiedliche Abschätzung der Nachfrage:

Das für die Abschätzung von Nachfragen verwendete SIMBA-Modell der SBB ist zwar sinnvoll für die Dimensionierung und Planung von beschlossenen Infrastrukturen. Die Wirkung von neuen Infrastrukturen (Neubaustrecken und Haltestellen) sowie die Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsträgern können damit aber nicht abgebildet werden. Hier sieht der Kanton Basel-Stadt Verbesserungsbedarf. Er fordert deshalb den systematischen Einbezug eines Gesamtverkehrsmodelles, das besonders in grenzüberschreitenden Agglomerationen wie Basel oder Genf anwendbar ist.

- Infrastrukturbedarf:

Für die Bewertung der Module wurde der Infrastrukturbedarf ermittelt und eine erste summarische Grobkostenschätzung vorgenommen. Allerdings fallen die Kosten je nach Grösse des Moduls unterschiedlich hoch aus. Besonders dort, wo Grossprojekte anfallen, werden zusätzliche Massnahmen subsumiert, für die es entweder ein separates Modul gibt oder die nur indirekt einen Zusammenhang zum Grossvorhaben haben. Auch wenn grundsätzlich nachvollziehbar ist, dass Grossprojekte wegen vieler Abhängigkeiten nicht isoliert betrachtet werden können, ist in vielen Fällen die Auflistung des Infrastrukturbedarfs sehr akribisch ausgefallen, was oftmals zu Doppelzählungen führt. Beispielsweise fallen unter das Herzstück (Module F6 und F7) auch die Doppelspur im Laufental sowie das Wendegleis in Aesch (für die es ein Modul F1 gibt) und ein drittes Gleis Pratteln-Rheinfelden an (F4). Dies führt dazu, dass sich die Summe auf rund 3,7 Milliarden Franken beläuft statt der 1,9 Milliarden (Variante HOCH Mitte) oder 2,4 Milliarden Franken (Va-

riante HOCH Y). Auf die volkswirtschaftliche Bewertung nach NIBA haben solche Werte einen entscheidenden Einfluss.

- NIBA:  
Auch die gewählte Methodik zur Kosten-Nutzen-Untersuchung wirft Fragen auf. Mit NIBA wird zwar schweizweit eine standardisierte Bewertung für alle Module erreicht, so dass die Ergebnisse untereinander vergleichbar sind. Der Nachteil, wonach für die Ermittlung der jährlichen Infrastrukturkosten (Unterhalt, Abschreibung etc.) eine einheitliche Lebensdauer von rund 25 Jahren zugrunde gelegt wird (vergleichbar mit derjenigen von Rollmaterial), ist damit jedoch nicht behoben und hat aus unserer Sicht verzerrte Ergebnisse zur Folge. Gerade Module, die einen hohen Infrastrukturanteil ausweisen, schneiden zum Vornein schlecht ab. Unserer Meinung nach muss diesem Umstand Rechnung getragen werden, indem bei Infrastruktur-Elementen wie z.B. elektronische Steuerungen, Lifтанlagen, Brücken oder Tunnels mit entsprechend unterschiedlichen Lebensdauern gerechnet wird.
- Unterschiedlich grosse Projekte:  
Die methodische Gleichbehandlung von milliardenschweren Grossprojekten mit Kleinstmassnahmen wie einfachen Haltestellen ist ebenfalls nicht ideal. Kleine Massnahmen können kurzfristiger geplant und realisiert werden, während sich Grossprojekte unter Umständen über die Dauer mehrerer Ausbauschritte erstrecken können (vgl. Kap. 1.6).
- Sogenannte Sockel (Basisvarianten):  
Mitten in der Phase der NIBA-Bewertung, noch bevor angebotsseitig erste Ergebnisse zu den Modulen vorlagen, wurde für den Fernverkehr ein sogenannter Sockel mit einer Auswahl an Infrastrukturmassnahmen definiert. Diese waren für zwei sogenannte Basisvarianten im Fernverkehrsangebot quasi gesetzt. Dazu zählen auch Grossprojekte wie der Brütener Tunnel oder Ausbauten im Arc lémanique, die nun auch in den beiden Ausbauschritten figurieren.

- Fehlende verkehrsträgerübergreifende Sicht

Schwerwiegend erscheint uns, dass in den Untersuchungen eine verkehrsträgerübergreifende Sicht fehlt. In der Tat herrscht in der trinationalen Agglomeration Basel zu den Hauptverkehrszeiten eine hohe Überlast auch auf dem Strassennetz in Form von Staus, speziell auf den neuralgischen Autobahnabschnitten. Wäre ein attraktives S-Bahn-Angebot verfügbar, könnte es zur Minderung dieser Überlasten auf der Strasse beitragen. Dies würde nicht nur die Energie- und Raumeffizienz steigern, sondern auch die Emissionen in Form von Lärm und Schadstoffen reduzieren. In der gleichen Logik können auf Bahnlinien, die noch nicht gebaut sind, keine Überlasten ausgewiesen werden, auch wenn Engpässe bereits auf dem nachgelagerten öV-Netz (Tram/Bus) existieren. Der Nutzen neuer Bahnverbindungen wird damit systematisch unterschätzt. Dasselbe gilt für den IPV. Hierzu verweisen wir auf unsere Ausführungen in Kap. 1.4.

- Räumliche Entwicklungsziele

Der Regierungsrat ist überzeugt, dass besonders unter dem Bewertungskriterium «Räumliche Entwicklungsziele» das «Herzstück» der trinationalen S-Bahn Basel besser abschneiden würde. Mit der neuen Erschliessung der Basler Innenstadt sowie der inneren Korridore der Agglomeration werden nutzungsintensive Orte besser an den Schienenverkehr angebunden, was einem hochgradig angestrebten Ziel der Innenverdichtung entspricht und dadurch mit den Grundzügen des Raumkonzepts Schweiz übereinstimmt. Dies geht deutlich aus dem (ebenfalls trinational abgestützten) Zukunftsbild zum Agglomerationsprogramm Basel hervor, gemäss welchem die trinationale S-Bahn das Rückgrat für die räumliche Entwicklung ist.

- Neue S-Bahn-Haltestellen

Für die Planung und Realisierung neuer S-Bahn-Haltestellen sind die Zeithorizonte beider Ausbauschritte zu langfristig und die Bewertung nur aus Sicht Netznutzen und Überlastabbau greift zu kurz. Es muss möglich sein, mit Blick auf Entwicklungsgebiete neue Haltestellen auch innerhalb kürzerer Zeithorizonte zu beantragen, zu bewerten und zu realisieren. Wir sind deshalb der Ansicht, dass für Haltestellen eine separate Lösung, namentlich eine alternative Finanzierungsregelung, gefunden werden muss.

## **1.6 Wichtige Grossprojekte fehlen in der Vorlage**

### **1.6.1 Grundsätzliches**

Der Ausbauschritt 2030 enthält ein Grossprojekt (Kapazitätsausbau Zürich–Winterthur mit Brüttenertunnel), der Ausbauschritt 2035 deren drei (zusätzlich Kapazitätsausbau Luzern–Zug–Zürich mit Zimmerbergtunnel und Ausbau Zürich Stadelhofen). Gerade bei Grossprojekten macht es mehr Sinn, nicht sämtliche Mittel in einen Ausbauschritt zu packen, weil sich die Planung, Projektierung und Realisierung in der Regel über eine Zeitdauer von mehreren Ausbauschritten erstrecken. Zum Vergleich: Die NEAT und sogar die erste Etappe Bahn 2000 wären unter diesem Aspekt in vier bis fünf Ausbauschritten bzw. in zwei Ausbauschritten enthalten gewesen. Folglich muss geprüft werden, ob nicht in künftigen Ausbauschritten einzelne Etappen von Grossprojekten aufzunehmen sind. Dies hätte zum einen den Vorteil, dass dringliche Grossprojekte überhaupt eine Chance haben, einmal realisiert zu werden, vor allem wenn der Bedarf nachgewiesen ist, zum anderen, dass auch für andere Projekte noch genügend finanzielle Mittel im Bahninfrastrukturfonds (BIF) zur Verfügung stehen.

### **1.6.2 Vorschlag Plafondserhöhung**

Sollte sich auf gewissen Relationen die Verkehrsnachfrage stärker als prognostiziert entwickeln und sind Grossprojekte Voraussetzung dafür, dies abzufangen, kann damit nicht kurzfristig begonnen werden. Grossprojekte brauchen in der Regel eine lange Vorlaufzeit. Unter diesen Umständen, und da sich heute der künftige Bedarf nicht genau abschätzen lässt, ist es aus unserer Sicht überlegenswert, im Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2035 weitere Massnahmen aufzulisten, vor allem für die Planung und Projektierung grosser Vorhaben. Gerade diese könnten bis zum Zeithorizont 2035 eine höhere Dringlichkeit bekommen und wären dann ausführungsfähig. Umgekehrt können dank der rollenden Planung Projekte, die sich in der Zwischenzeit als weniger dringlich erwiesen haben, zurückgestellt werden.

Dies ändert nichts an der Tatsache, dass im Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den Ausbauschritt 2035 der Betrag von rund 12 Milliarden belassen bleibt. In der Regel werden Verpflichtungskredite aus verschiedenen Gründen (vorsichtige Budgetierung, veränderte Rahmen- und Marktbedingungen, Synergien in der Ausführung etc.) nicht innerhalb der vorgesehenen Dauer voll ausgeschöpft, so dass ein höherer Plafonds für Massnahmen (z.B. mit 120% des Verpflichtungskredits) durchaus prüfenswert wäre. Wir erachten dies zielführender, als bereits heute nach jeglichen Kosteneinsparungsmöglichkeiten Ausschau zu halten. Die Folgen daraus sind meist Zusatzmassnahmen, dessen Aufwand um Einiges höher als ursprünglich geplant ist (z.B. zweite Röhre im Lötschberg-Basistunnel). Der Regierungsrat ersucht Sie, eine höhere Plafonierung von Massnahmen zu prüfen.

### **1.6.3 Neuer Juradurchstich**

Mit Erstaunen stellt der Regierungsrat fest, dass im Gegensatz zur Botschaft zum Ausbauschritt 2025 der neue Juradurchstich in der Vernehmlassungsvorlage nirgendwo erwähnt wird. Im Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur sind gemäss Art. 1 Abs. 3 Bst. g. u.a. Mittel für vorbereitende Planungen für Basel–Mittelland (3. Juradurchstich) vorgesehen. Dem neuen Juradurchstich wird durch die Sicherstellung der Kapazitäten, der Entflechtung von Fern-, Güter- und Regionalverkehr (S-Bahn) im Abschnitt Liestal–Olten für den Ausbauschritt 2040 eine zentrale Bedeutung zugesprochen.

## **1.7 Güterverkehr, speziell Gefahrguttransporte nach Störfallvorsorge**

Im Rahmen der schweizerischen und europäischen Verlagerungspolitik, die der Regierungsrat voll unterstützt, ist auch mit einer massiven Zunahme des Güter- und Gefahrgutverkehrs auf der Schiene zu rechnen. Diese Entwicklung hat zur Folge, dass die Risiken entlang der betroffenen Hauptachsen im Schienengüterverkehr zunehmen werden, besonders auch im Kanton Basel-

Stadt. Bedingt durch das prognostizierte höhere Verkehrsaufkommen auch im Personenverkehr ist mit einer überproportionalen Erhöhung der Personenrisiken durch Gefahrguttransporte im Nahbereich der Bahnanlagen rechnen, sofern keine flankierenden Massnahmen ergriffen werden.

Betroffen sind vor allem die beiden Bahnhöfe Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof, durch die heute sowohl Personen- als auch Güterzüge verkehren. Angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung und der damit verbundenen Erhöhung von Risiken sind wir der Meinung, dass im Rahmen der geplanten Ausbauten der Publikumsanlagen in beiden Bahnhöfen eine adäquate Separierung von Personen- und Güterverkehr umzusetzen ist und die Personenrisiken durch ortsspezifische Massnahmen zu minimieren sind.

## 2. Anträge mit einzelnen Änderungsvorschlägen

Der Regierungsrat äussert sich nachstehend zu denjenigen Kapiteln und Textteilen im erläuternden Bericht und zu den Entwürfen der Bundesbeschlüsse, wo er spezielle Bemerkungen und Änderungsanträge hat. Weitere Anträge speziell zum Angebot oder zu Infrastrukturmassnahmen stellt er in Kap. 3 in Beantwortung der Fragen.

### 2.1 Erläuternder Bericht

#### In Kapitel 1. Ausgangslage und Rahmenbedingungen

##### 1.6 Leitsätze für den Ausbauschritt 2030/35

###### Antrag

**Ergänzung** des dritten Punkts: „Im Regionalverkehr wird die Attraktivitätssteigerung durch **neue Angebote** und Angebotsverdichtung innerhalb urbaner Zentren angestrebt.“

###### Begründung

Beim S-Bahn-System der Region Basel geht es nicht nur um eine Angebotsverdichtung, sondern ganz speziell auch um neue Angebote und Direktverbindungen mittels Durchmesserlinien. Dies hervorzuheben ist wichtig, da die Region Basel bisher noch über kein eigentliches S-Bahn-System verfügt, wie dies bei anderen Regionen vergleichbarer Grösse üblich ist. Hier hat die Region Basel einen grossen Nachholbedarf.

#### In Kapitel 2. Grundzüge und Inhalte der Vorlage

##### 2.1.1 Grundsätze für die weitere Entwicklung der Bahninfrastruktur

###### Antrag

**Ergänzung** dieses Kapitels mit den **raumplanerischen Zielen** ‚**Verdichtung nach innen**‘ bzw. ‚**Erschliessung von Standorten von hoher Nutzung mit einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittel**‘

###### Begründung

Es ist richtig, dass es bei der *Erschliessung innerhalb der CH-Metropolitanräume* um attraktive Takt-Frequenzen des öffentlichen Verkehrs geht. Ohne das angestrebte S-Bahn-System und die zugehörigen Infrastrukturen fehlen der Agglomeration Basel aber hierfür die bahnseitigen Voraussetzungen. Mit dem Herzstück wird nicht nur die wichtigste diesbezügliche Voraussetzung geschaffen; es werden zusätzliche Haltestellen an nutzungsintensiven städtischen Orten geschaffen, womit die raumplanerisch hochgradig angestrebten Ziele einer „Verdichtung nach innen“

bzw. „Erschliessung von Standorten von hoher Nutzung mit einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittel“ wirkungsvoll unterstützt werden.

### **2.1.3 Verkehrsprognosen**

#### Antrag

Relativierung der Aussagekraft des nationalen Verkehrsmodells für Grenzregionen.

#### Begründung

Die nationalen Verkehrsprognosen stützen sich auf ein Verkehrsmodell ab, das den Verkehr von Grenzregionen nur ungenügend abbildet. Auf Grund der unmittelbaren Nachbarschaft des Siedlungsraumes Basel zu Frankreich und Deutschland sind die Prognosen des BFS für unsere Region nur bedingt aussagekräftig. Es ist wahrscheinlich, dass die Prognosewerte die zu erwartenden Verkehre sowie die daraus resultierenden Probleme und auch den Handlungsbedarf unterschätzen.

### **2.1.4 Bedarfsanalyse**

#### Antrag

**Potenziale** in die Bedarfsanalyse einbeziehen.

#### Begründung

Die durchgeführten Analysen des Bundes fokussieren auf bestehende und künftige Engpässe. Sie werden aus unserer Sicht der aktuellen Situation der Region Basel nur bedingt gerecht. Die Engpass-Situation ist im nationalen Vergleich wohl vor allem deshalb etwas weniger stark ausgeprägt, als hier die Voraussetzungen für ein eigentliches S-Bahn-System noch fehlen (wer keine Züge hat, hat auch keine Engpässe bei den Infrastrukturen ...). Die Bedarfsanalyse sollte somit dieser Ausgangslage Rechnung tragen und sich vermehrt auch nach den Potenzialen ausrichten.

### **2.1.5.3 Regionalverkehr**

#### Antrag

Text in der Rubrik „Stossrichtungen der Angebotsziele und -konzepte Regionalverkehr“ für die Nordwestschweiz bzw. trinationale Agglomeration Basel entsprechend ergänzen.

#### Begründung

In der trinationalen Agglomeration Basel soll der Regionale Personenverkehr nicht nur durch eine Taktverdichtung, sondern vor allem auch durch neue Angebote, Durchmesserlinien anstatt Radiallinien (mit teilweise Richtungswechsel), weniger Umsteigevorgänge und neue Direktverbindungen attraktiver werden.

### **2.1.5.6 Betriebliche Anlagen**

#### Antrag

**Ergänzung** in der Rubrik „Stossrichtung des Ausbaus der Anlagen“: *Erhöhung der Kapazität in ausgewählten Publikumsanlagen (z.B. Verbreiterung von Perrons und zusätzliche Zugänge in Form von Personenunter- **oder -überführungen**)*

#### Begründung

Die Stossrichtung des Ausbaus der Anlagen ist zu einschränkend formuliert (vgl. Thematik Personerschliessung beim Bahnhof Basel SBB).

### **2.1.6 Angebotskonzept Ausbauschnitt 2030/35**

#### Antrag

Das methodische Vorgehen und die Organisation sind im Hinblick auf den nächsten Ausbauschnitt zu überprüfen. Besonders zu berücksichtigen sind folgende Punkte:

- Optimierung der zeitlichen Abläufe und der Allokation von Ressourcen im Planungsprozess durch das BAV;
- Weiterentwicklung oder Ersatz des Modulansatzes zwecks Vermeidung von verzerrenden Ergebnissen;
- Einsatz von Gesamtverkehrsmodellen (z.B. nationales Verkehrsmodell UVEK, regionale Verkehrsmodelle) zwecks Einbezug und Verständnis verkehrsträgerübergreifender Wirkungen und Nutzeneffekte;
- Weiterentwicklung der Überlastbetrachtung durch Einbezug aller Verkehrsträger und Abgleich mit den raumplanerischen Zielen. Anpassung der Messeinheit für Überlasten (anstelle von Sitzplatz-km).

#### Begründung

Wir verweisen auf unsere Ausführungen in Kap. 1.5

### **2.1.7 Die beiden Varianten des Ausbauschnitts 2030/35 im Überblick**

#### Antrag

Durchgängige, eindeutige Massnahmen-Nummerierung einführen.

Massnahmen nur mit STEP-relevanten Kosten ohne die ‚Ohnehin-Kosten‘ und Kosten Dritter einbeziehen und den gewonnen Spielraum für die Aufnahme weiterer Massnahmen nutzen.

#### Begründung

Die Lesbarkeit der Kapitel 2.1.7 ff ist relativ schwierig. Die Ursache hierfür liegt vermutlich in der Tatsache, dass fallweise von einer Gliederung nach Angeboten auf eine Gliederung nach Räumen und Transportunternehmung/Anlageart umgeschwenkt wird. Damit letztlich klar ist, welche Massnahme wo, in welchem Umfang berücksichtigt wird, wäre eine klare systematische Massnahmennummerierung hilfreich, die auf das entsprechende auslösende Angebot, die zuständige Transportunternehmung und den betroffenen geografischen Raum rückschliessen lässt. Die Investitionskosten der aufgeführten Massnahmen sind Gesamtkosten für die Realisierung einer Massnahme. Darin sind mindestens teilweise auch Kosten für ohnehin notwendigen Substanzerhalt enthalten, die generell nicht über die Ausbauprojekte bzw. über die Umsetzungsvereinbarungen, sondern über die Leistungsvereinbarungen finanziert werden. Dazu kommt, dass fallweise Beiträge von Dritten (z.B. im grenzüberschreitenden Verkehr) anfallen. Für das Ausbauprogramm STEP 2030/35 sollten nur die STEP-relevanten Kosten ohne die ‚Ohnehin-Kosten‘ und Beiträge Dritter aufgenommen werden. Daraus ergeben sich Spielräume zur Aufnahme weitere Massnahmen.

## **2.2 Entwürfe Bundesbeschlüsse über die Ausbauschnitte 2030 und 2035 der Eisenbahninfrastruktur**

#### Antrag

Einführung eines neuen Artikel 1 Absatz 3 (in beiden Bundesbeschlüssen):

„Für die Projektierung von wichtigen und dringenden Massnahmen im Hinblick auf die folgenden Ausbauschnitte werden ausreichend Mittel zur Verfügung gestellt.“

oder eines neuen Artikel 1 Absatz 2 lit. p (im Bundesbeschluss Ausbauschnitt 2030) bzw. lit. u. (im BB Ausbauschnitt 2035):

„Projektierung von wichtigen und dringenden Massnahmen im Hinblick auf die folgenden Ausbauschnitte.“

#### Begründung

Damit in den folgenden Ausbauschnitten wichtige und dringende Massnahmen realisiert, allenfalls auch vorfinanziert werden können – ohne Risiken für Dritte – braucht es bereits heute ausreichend Mittel für Planungen und Projektierungen. Dafür fehlen unseres Wissens heute die finanzrechtlichen Voraussetzungen.

### **3. Beantwortung der Fragen**

#### **Zielsetzungen**

1. *Sind Sie mit den generellen Zielsetzungen der Vorlage einverstanden?*

Der Kanton Basel-Stadt begrüsst ausdrücklich, dass der Bund dem öffentlichen Verkehr besondere Bedeutung einräumt. Besonders positiv hervorzuheben sind der Einbezug der Planungsregionen von Beginn weg in die Arbeiten zum Ausbauschritt 2030/35 sowie die Langfristigkeit in der Entwicklungsplanung und in der Finanzierung der Bahninfrastruktur (durch die Schaffung des Bahninfrastrukturfonds). Dadurch erhöht sich die Planungssicherheit und die Projekte können im Sinne einer rollenden Planung besser aufeinander abgestimmt werden.

#### **Wie beurteilen Sie den vorgeschlagenen Ausbauschritt 2030/35?**

2. *Sind Sie mit den Zielen des Ausbauschrittes 2030/35 einverstanden (vgl. insbesondere Leitsätze)?*

Der Ausbauschritt 2035 hat zum Ziel, besonders die Überlast im Personen- und Güterverkehr auf einzelnen Netzteilen oder Strecken zu entschärfen. Ausserdem ist der Zugang zur Bahn und zu den Bahnhöfen zu erleichtern und sicherer zu gestalten.

Mit diesen Zielen ist der Regierungsrat grundsätzlich einverstanden. Vor allem die Verbesserung der Zugänglichkeit von Bahnhöfen, was die Einhaltung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) bis Ende 2023 ermöglicht, bewertet er positiv. Deshalb begrüsst er die Anpassungen am Badischen Bahnhof, wo das Ein- und Aussteigen durch die verschiedenen Perronhöhen heutzutage erschwert ist, sowie den dringend notwendigen Ausbau der Publikumsanlagen im Bahnhof Basel SBB. Unklar bleibt dagegen das Vorgehen bezüglich Anpassung der Bahnsteiggleise 30–35 im Bahnhof Basel SBB (Züge nach Frankreich) an das BehiG.

Hingegen findet es der Regierungsrat problematisch, wenn, isoliert betrachtet, dem Abbau von Überlasten auf dem Schienennetz zu grosse Bedeutung beigemessen wird. Wir verweisen auf unsere Ausführungen in Kapitel 1.5 Methodik und Vorgehensweise.

Insgesamt scheinen somit diejenigen Regionen und Strecken, die bereits über ein sehr gutes und nachgefragtes Angebot verfügen, bevorzugt betrachtet zu werden, während anderenorts der Nachholbedarf bei der Schieneninfrastruktur und den Bahnangeboten verkannt wird.

Vermisst wird auch die Anpassung der Langfristperspektiven für die Bahn über den Horizont 2040 hinaus. Die versprochene Aktualisierung mit dem nächsten Ausbauschritt erachtet der Kanton Basel-Stadt als zu spät.

3. Welche der beiden Varianten für den Ausbauschnitt 2030/35 bevorzugen Sie? Weshalb?
- Variante Ausbauschnitt 2030 (7 Milliarden Franken)
  - Variante Ausbauschnitt 2035 (11,5 Milliarden Franken)

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt bevorzugt die Variante b. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Projekte optimal aufeinander abgestimmt sind. Auch teilt er die Ansicht des Bundesrats, dass nur diese Variante im Parlament eine Mehrheit finden wird.

Leider lässt sich auch mit dieser Variante noch nicht die erwünschte Wirkung für die trinationale Agglomeration Basel erzielen. Um die geplanten Durchmesserlinien und die Verbesserungen im Angebot der trinationalen S-Bahn Basel wirklich realisieren zu können, muss das «Herzstück» verbindlich im Ausbauschnitt 2035 verankert sein und es müssen zumindest die Mittel für die Projektierung bis und mit Planaufgabe bereitgestellt werden. Eine Aufnahme erst in einem der nächsten Ausbauschnitte ist nicht zielführend und würde in der trinationalen Agglomeration Basel die Verkehrssituation auf der Strasse und Schiene massiv verschärfen.

Grundsätzlich sind genügend Mittel bereitzustellen, damit die Massnahmen konsequent und ohne Abstriche umgesetzt werden können. Im Botschafts-Entwurf sind die dafür vorgesehenen 11,5 Milliarden Franken zu knapp bemessen. Der Kanton Basel-Stadt beantragt daher, den Verpflichtungskredit auf mindestens 12 Milliarden Franken zu erhöhen. Damit stünden genügend Mittel sowohl für Einzelinvestitionen auf dem Netz der SBB, die hauptsächlich für Stabilitäts- und Reparaturmassnahmen sowie nicht vorhersehbare Kleinprojekte vorzusehen sind, als auch für die Planung und Projektierung von Grossprojekten bis zur Baureife zur Verfügung (vgl. unsere Ausführungen im Kap. 1.6)

4. Sind Sie mit den vorgeschlagenen Angebotsverbesserungen und Massnahmen der Varianten Ausbauschnitt 2030 bzw. Ausbauschnitt 2035 einverstanden (Personenverkehr, Güterverkehr, grenzüberschreitender Verkehr und betriebliche Anlagen)?

a. Beim Personenverkehr

Der Kanton Basel-Stadt ist erstaunt, dass die Leitsätze des Bundes nicht mit den vorgeschlagenen Massnahmen übereinstimmen. Obwohl gemäss ursprünglicher Ankündigung der Schwerpunkt auf den Regionalverkehr hätte gesetzt werden sollen, sind massive Investitionen im Fernverkehr vorgesehen. Zudem betont der Bund, dass Reisezeitgewinne nicht im Vordergrund stehen – worauf jedoch gewisse Projekte genau abzielen. In diesem Zusammenhang bedauert der Regierungsrat, dass für den Raum Basel noch keine Langfristperspektiven für den Fern- und Güterverkehr existieren, was die Planungssicherheit für den Regionalverkehr zusätzlich erschwert.

Im Botschafts-Entwurf fehlen im Kap. 2.1.8.3 noch einige Angebotsverbesserungen. Dies betrifft für Basel insbesondere die Verbindungen in die Westschweiz und nach Luzern.

– Basel–Westschweiz

Zwar soll neu zwischen Basel und Biel der Halbstundentakt eingeführt werden, doch westlich von Biel fehlt die Fortsetzung nach Lausanne und/oder Genf. Im Gesamtkonzept zum Ausbauschnitt 2035 wiederum liegt eine Lösung in Form einer stündlichen Direktverbindung Basel–Genf via Bypass Bussigny vor.

Antrag

In Kap. 2.1.8.3 ist in der Rubrik Westschweiz zum neuen Halbstundentakt Basel–Biel **die stündliche Verlängerung eines Zuges bis Genf via Bypass Bussigny** aufzuführen.

– Basel–Luzern

Die Verbindung Basel–Luzern ist eine der wenigen ohne halbstündliche Bedienung. Der IC-Halbstundentakt Basel–Luzern zählt zu den „Leuchtturmangeboten“, welche die Planungsregion Nordwestschweiz bereits im Bericht vom 15. Juli 2014 als Angebotsvorstellung zum Fernverkehr im Ausbauschnitt 2030 eingebracht hat. In den folgenden Arbeitsschritten wurde dagegen nur ein Stundentakt zugrunde gelegt. In Berücksichtigung der Tatsache, dass bereits mit dem Ausbauschnitt 2025 der heutige IR Basel–Luzern in Zofingen endet (mit Umsteigemöglichkeit auf den neu halbstündlich verkehrenden IC Bern–Luzern) und im Ausbauschnitt 2035 als neuer halbstündlicher IR nach Zürich geführt werden soll, verbleibt zwischen Basel und Luzern nur noch der stündliche IC. Ein Halbstundentakt Basel–Luzern(–Arth-Goldau) drängt sich vor allem auch im Hinblick auf die künftige Fahrlage der EC-Verbindung Zürich–Tessin–Mailand auf.

Antrag

Der Halbstundentakt IC Basel–Luzern ist in die weiteren Angebotsplanungen aufzunehmen.

Darüber hinaus verweisen wir auf die Antworten und Forderungen der Planungsregion Nordwestschweiz zu einzelnen Massnahmen.

*b. Beim Güterverkehr*

Der Regierungsrat begrüsst die Schaffung eines gesamtschweizerischen Güter-Expressnetzes mit zahlreicheren und schnelleren Zügen. Auch Basel, insbesondere das geplante Gateway Basel Nord, soll an dieses Netz angeschlossen werden. Die Stellung dieses Vorhabens wird dadurch zusätzlich aufgewertet.

Die Anzahl zusätzlicher Güterexpresszüge ab Basel wird zweifelsohne Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der juraquerenden Strecken haben. Ob sich dieser Verkehr dereinst tatsächlich ohne zusätzliche Ausbaumassnahmen bewerkstelligen lässt, sei als Frage erneut gestellt. Generell ist darauf zu achten, dass durch die Güter-Expresstrassen keine wesentlichen Einschränkungen für den Personenverkehr entstehen.

Im Sinne der schweizerischen und europäischen Verlagerungspolitik ist mit einer massiven Zunahme des Güter- und Gefahrgutverkehrs mit der Bahn zu rechnen. Diese Entwicklung hat zur Folge, dass die Risiken entlang der betroffenen Achsen zunehmen werden, insbesondere auch im Kanton Basel-Stadt. Zudem ist durch das prognostizierte höhere Personenaufkommen im öffentlichen Verkehr von einem zusätzlichen Anstieg der Personenrisiken auszugehen.

Speziell was die Gefahrguttransporte betrifft, verweisen wir auf unsere Ausführungen in Kap. 1.7.

*c. Beim grenzüberschreitenden Verkehr*

Die Bereitschaft des Bundes, grenzüberschreitende Projekte mitzufinanzieren, begrüsst der Regierungsrat ausdrücklich. Der Kanton Basel-Stadt erachtet es als im Interesse der Schweiz, dass attraktivere grenzüberschreitende Bahnangebote realisiert werden. Dies bringt nicht nur einen erheblichen wirtschaftlichen und sozialen Nutzen für die Schweiz, sondern leistet auch einen Beitrag an die Minderung der Belastungen durch den motorisierten Verkehr auf der Schweizer Seite.

Allerdings vermisst der Kanton Basel-Stadt eine Verbindlichkeit. Die drei grenzüberschreitenden Massnahmen sind im Gegensatz zu anderen nicht explizit, sondern nur summarisch als «Bundesbeitrag zur Finanzierung von grenzüberschreitenden Massnahmen» im Entwurf des Bundesbeschlusses zum Ausbauschnitt 2030 bzw. 2035 aufgeführt. Er wünscht deshalb, dass diese einzeln ausgewiesen und in der Liste der Botschaft aufgeführt werden. Allerdings zweifelt der Regierungsrat daran, dass die vorgesehenen 100 Millionen Franken ausreichen werden. In jedem

Fall muss gewährleistet sein, dass mit der Vorlage die finanziellen Mittel bereitgestellt werden, die effektiv benötigt werden, um die grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekte tatsächlich zu realisieren. Unter diesem Aspekt erstaunt es uns, dass die auf den Seiten 67/68 im Anhang 2 des erläuternden Berichtes aufgelisteten grenzüberschreitenden Projekte im Ausbauschnitt 2035 nur in der 1. Dringlichkeitsstufe und in der Variante Ausbauschnitt 2030 gar nicht aufgeführt sind. Wir gehen davon aus, dass dies in der Botschaft angepasst wird.

Antrag

Die grenzüberschreitenden Projekte sind im Anhang 2 der Botschaft als Massnahme für den Ausbauschnitt 2035 aufzuführen.

Zum Internationalen Personenfernverkehr (IPV) vermischen wir nähere Ausführungen. Wie wir in Kap. 1.4 ausgeführt haben, ist der IPV so gut wie nicht erwähnt.

Antrag

In der Botschaft ist der IPV näher auszuführen.

*d. Bei den betrieblichen Anlagen*

Die Investitionen in die zwei grössten Bahnhöfe der trinationalen Agglomeration (Basel Basel SBB und Basel Bad. Bf.) werden sehr positiv aufgenommen. Gerade der Bahnhof Basel SBB erreicht bereits heute in der Hauptverkehrszeit die Kapazitätsgrenze auf den Publikumsanlagen. Besonders zu erwähnen sind die Aufgänge zur Passerelle, die einen erheblichen Rückstau auf den Perrons verursachen. Es braucht in absehbarer Zeit eine zweite leistungsfähige Perronquerung. Ob diese über oder unter den Gleisen verlaufen wird, bleibt vorerst offen. Angesichts der Dringlichkeit erstaunt es uns, dass die für den Bahnhof SBB vorgesehenen Massnahmen nicht in der Variante Ausbauschnitt 2030 aufgeführt sind.

Auch die geplanten Anpassungen im Badischen Bahnhof begrüsst der Regierungsrat, besonders weil damit die Anforderungen des BehiG erfüllt werden können. Die Verlängerung einer Personenunterführung in Richtung Osten, die sich in diesem Rahmen realisieren liesse, ist vertieft zu prüfen.

Speziell die für den Güterverkehr benötigten Anlagen sind auf die prognostizierte Entwicklung der Gefahrguttransporte abzustimmen. Wir verweisen auf unsere Ausführungen in Kap. 1.7.

Antrag

Massnahmen zur Verbesserung der Publikumsanlagen im Bahnhof Basel SBB sind auch in der Variante zum Ausbauschnitt 2030 aufzunehmen.

*e. Wenn nein, welche Massnahmen erachten Sie als dringender oder als nicht notwendig? Weshalb?*

Als zusätzliche dringende Massnahmen erachten wir insbesondere

- das «Herzstück» der trinationalen S-Bahn Basel,
- neue S-Bahnhaltestellen und
- den Ausbau des Lötschberg-Basistunnels.

Als sehr bedeutend erachten wir zudem die

- Planungen für einen neuen Juradurchstich
- Projektierung neuer Durchgangsbahnhof Luzern

- Herzstück S-Bahn Basel

Das «Herzstück» ist das Schlüsselement für den künftigen Bahnknoten Basel. Auf seine Bedeutung für die Realisierung der trinationalen S-Bahn und die Entwicklung des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes Basel wurde schon in den Kap. 1 und 2 hingewiesen. Die Region Basel hat schon grosse Vorleistungen erbracht, um das Herzstück planerisch so weit zu bringen, dass es bereit ist für die Finanzierung der Projektierung und Realisierung durch den Bund. Mit dem im April dieses Jahres vorgelegten Synthesebericht «Zukunft Bahnknoten Basel» wurden die Fragen der Linienführung, Anordnung von neuen Haltestellen und der Einführung in die grossen Bahnhöfe grundsätzlich geklärt. Die zur Weiterbearbeitung und Realisierung empfohlene Variante HOCH Y weist ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis von ca. 1.6 aus.

Der Wille, die trinationale S-Bahn und das Herzstück so rasch wie möglich zu realisieren, ist politisch breit abgestützt. Die Parlamente der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben mit grosser Zustimmung je einen Kredit von 20 bzw. 10 Millionen Franken zur Sicherstellung der Vorprojektierung des Herzstückes gesprochen. Im Weiteren hat der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt im Juni diesen Jahres mit überwältigender Mehrheit eine Motion an den Regierungsrat überwiesen, mit der dieser beauftragt wird, mit dem Bund die Möglichkeiten und Modalitäten einer weitergehenden Vorfinanzierung abzuklären. Dies alles sind deutliche Zeichen der Region Basel, dass sie das Herzstück voranbringen will.

Auf Grund der geschilderten Ausgangslage erwartet die Region Basel, dass seitens des Bundes verbindlichere und zielführende Aussagen zum Herzstück gemacht und in STEP AS 2030/35 hierfür konkretere und bessere Finanzierungslösungen eingebracht werden. Es ist unbestritten, dass sich – wie bei zahlreichen anderen Projekten, die für den Ausbauschnitt 2030/35 zur Diskussion stehen – der künftige Zeitbedarf bis zur Baureife (Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens) noch auf 7 bis 10 Jahre beläuft. In dieser Zeitspanne müssen genügend finanzielle Mittel für die Weiterführung der Vorprojektierung, die Bauprojektierung und die Durchführung und Begleitung des Plangenehmigungsverfahrens zur Verfügung stehen. Erfahrungsgemäss werden hierfür rund 4 bis 6% der mutmasslichen Gesamtbaukosten benötigt. Für das Herzstück, dessen Kosten gemäss Variante HOCH Y auf rund 2,4 Milliarden Franken veranschlagt sind, werden somit bis zur Baureife 100 bis 140 Millionen Franken an Projektierungsgeldern benötigt.

Auf jeden Fall muss sichergestellt werden, dass die Planungs- und Projektierungsarbeiten für das Herzstück ohne Unterbruch bis zur Baureife, d.h. bis zum Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens, weitergeführt werden können, da ein Planungsunterbruch zu vermeidbaren Mehrkosten führen würde.

#### Anträge

- Die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit des Herzstücks sind explizit anzuerkennen.
- In der Botschaft zum STEP Ausbauschnitt 2030/35 sind für das Herzstück Basel die vollen Projektierungskosten bis zur Baureife aufzunehmen, d.h. mindestens 120 Millionen Franken.
- Der Finanzrahmen der Variante Ausbauschnitt 2035 ist um mindestens 500 Millionen Franken zu erhöhen (vergleiche Antwort zu Frage 3).
- Der Bund verpflichtet sich, dass im Ausbauschnitt 2040 die Mittel für den Bau des Herzstücks zur Verfügung gestellt werden.
- Auf jeden Fall ist sicherzustellen, dass die weitere Bearbeitung des gesamten Vorhabens bis zur Inbetriebnahme nicht auf Grund fehlender Bundesmittel verzögert und blockiert wird, so dass es ohne Unterbruch weitergeführt werden kann.
- Die Angebotskonzepte für den Fern- und Güterverkehr sind unter Berücksichtigung des Bahnknotens Basel und besonders des Herzstücks durch den Bund möglichst rasch zu aktualisieren.

- Neue S-Bahnhaltestellen

Noch nicht in der Vernehmlassungsvorlage aufgeführt sind die neuen Haltestellen, die auf dem Netz der SBB vom Bund finanziert werden sollen. Für das trinationale S-Bahn-Netz sind die neuen Haltepunkten Basel Solitude, Basel Morgartenring und Dornach Apfelsee notwendig. Der Kanton Basel-Stadt beantragt, dass der Bund diese Haltestellen im Ausbauschnitt 2035 berücksichtigt.

Vor allem die S-Bahn-Haltestelle Solitude ist aus regionaler Sicht für die Erschliessung des Wettsteinquartiers und vor allem für das extrem dichte Arbeitsplatzgebiet der Firma F. Hoffmann-La Roche eminent wichtig. Die Realisierung wird auf parlamentarischer Ebene gefordert. Der Regierungsrat ist bereit dafür zu sorgen, dass der Kanton bis zum Vorliegen eines Finanzierungsentscheides auf Stufe Bund die Projektierung der neuen Haltestelle vorfinanziert. Auf jeden Fall muss Basel Solitude aus Sicht des Kantons Basel-Stadt unter den neuen Haltestellen höchste Priorität haben.

Was weitere neue Haltestellen in der Region betrifft, lässt der Botschafts-Entwurf die Auswahl noch offen. Im Anhang 2 werden sie allerdings bereits priorisiert, indem Basel Morgartenring, Basel St. Jakob/Wolf und Haltestelle Dornach Apfelsee der Status ‚offen‘ und der Haltestelle Solitude der Status 1. Dringlichkeit zugewiesen werden. Die Haltestelle Basel Morgartenring hingegen soll spätestens dann zur Verfügung stehen, wenn die S-Bahn in Richtung EuroAirport fährt. Sie gehört deshalb in den Ausbauschnitt AS 2035. Die Haltestelle Dornach Apfelsee wiederum ist im Zusammenhang mit der S-Bahn-Linie aus dem Laufental zu sehen und gehört deshalb ebenfalls in das Paket zum Ausbauschnitt.

#### Antrag

Aufnahme der S-Bahnhaltestellen Basel Solitude (mit Priorität 1), Basel Morgartenring und Dornach-Apfelsee in den Ausbauschnitt 2035.

- Teil- oder Vollausbau Lötschberg-Basistunnel

Das NEAT-Konzept ist mit der Inbetriebnahme der drei Basistunnel am Gotthard, Monte Ceneri und Lötschberg erst teilweise realisiert. Nach wie vor fehlen wichtige Aus- und Neubauten auf den nördlichen und südlichen Zufahrtsstrecken und vor allem auch der Teil- oder Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels.

Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt macht die Netzvariante der NEAT grossen Sinn. Gerade der mehrwöchige Unterbruch in Rastatt hat deutlich gezeigt, wie verletzlich das Bahnsystem heute auf äussere Einflüsse und Störungen ist und wie wichtig leistungsfähige Ausweichrouten sind. Vor allem im alpenquerenden Güterverkehr sind diese unerlässlich. Hinzu kommt, dass etwa um 2040 mit einer Totalsanierung des Lötschberg-Basistunnels, verbunden mit einer längeren Schliessung einer Tunnelröhre zu rechnen sein wird. Dies spricht klar für eine zusätzliche zweite Röhre auf einer Länge von ca. 14 Kilometern.

Nicht nur der Güterverkehr, sondern vor allem auch der nationale wie internationale Fernverkehr profitiert von den beiden Nord-Süd-Achsen. Speziell auf der Relation Basel–Berner Oberland/Wallis ist der integrale Halbstundentakt anzustreben, so wie ihn die Planungsregion Nordwestschweiz explizit fordert. Allerdings fehlt er heute noch auf dem Abschnitt zwischen Spiez und Brig wegen der Eingleisigkeit im Lötschberg-Basistunnel.

Aus diesen Gründen unterstützt der Kanton Basel-Stadt als Mitglied im Lötschberg-Komitee die Bestrebungen, im Ausbauschnitt 2035 zumindest den Tunnelabschnitt Ferden–Mitholz auszubauen und bahntechnisch auszurüsten. Die Projektierung, ein Auftrag aus dem Ausbauschnitt 2025, ist weit fortgeschritten, so dass bereits in den nächsten Jahren das Plangenehmigungsverfahren

durchgeführt und mit dem Bau begonnen werden kann. Unter diesem Aspekt mutet es seltsam an, wenn diese Massnahme gemäss Art. 1 Abs. 3 des Bundesbeschlusses 2030/2025 erneut in den Ausbauschnitt 2040 verschoben werden soll.

#### Antrag

Der Teil- oder Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels ist als Massnahme in den Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2035 aufzunehmen.

- Planungen neuer Juradurchstich

Wir verweisen auf unsere Ausführungen in Kap. 1.6.3

#### Antrag

Die Planungsarbeiten zu einem neuen Juradurchstich sind unverzüglich aufzunehmen und in den STEP-Prozess zu integrieren.

- Projektierung neuer Durchgangsbahnhof Luzern

Ein neuer Durchgangsbahnhof Luzern bringt neben der gewünschten Kapazitätssteigerung auch namhafte Fahrzeitgewinne mit sich. Dies wirkt sich besonders auch auf die Verbindung Basel–Tessin positiv aus. Als Mitglied des Gotthard-Komitees unterstützt der Kanton Basel-Stadt das Anliegen des Komitees und der Zentralschweizer KöV, die Projektierung des Durchgangsbahnhofs Luzern bis zu Ausführungsreife voranzubringen.

### **Wie beurteilen Sie die Finanzierung gewisser Massnahmen durch Dritte?**

5. *Sind Sie damit einverstanden, dass die Realisierung des Durchgangsbahnhofs Luzern und die Projektierung des Herzstücks Basel durch Dritte auf eigenes Risiko finanziert werden können?*

Der Kanton Basel-Stadt begrüsst es, dass der Bund die Wichtigkeit des «Herzstücks» erkennt. Jedoch erachtet es als nicht akzeptabel, dass in diesem Fall das Risiko einer Vorfinanzierung auf Dritte abgewälzt wird. Dies würde nicht den neu geltenden Rechtsgrundlagen von FABI-STEP entsprechen, gemäss welchen der Ausbau der Bahninfrastruktur vollständig in der Verantwortung des Bundes liegt. Wenn der Bund eine Investition als zweckmässig einstuft, wie das beim „Herzstück Basel“ der Fall ist, sollte er auch die Kosten dafür übernehmen. Der Kanton Basel-Stadt verlangt einen verbindlicheren Vorschlag, der die Übernahme der Projektierungskosten durch den Bund bis zum nächsten Ausbauschnitt sicherstellt.

6. *Sind Sie damit einverstanden, dass die gesetzlichen Voraussetzungen für eine nachträgliche Erstattung dieser Investitionskosten durch den Bund geschaffen werden würden?*

Ja, diese gesetzlichen Voraussetzungen müssen unbedingt vorliegen. Wie in der Antwort auf Frage 5 bereits erwähnt, müssen aus Sicht des Kantons Basel-Stadt beim Herzstück die gesamten Kosten vom Bund übernommen werden. In den Ausbauschnitt 2035 müssen mindestens die Projektierungskosten von ca. 120 Mio. CHF aufgenommen werden. Auch soll der Bund eine Zusage abgeben, dass die Baukosten im nächsten Ausbauschnitt enthalten sind. In jedem Fall darf es in allen Projektphasen und -prozessen bis zur Inbetriebnahme zu keinen Verzögerungen kommen.

## Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

### 7. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage Bemerkungen?

Der Kanton Basel-Stadt begrüsst es, dass das BAV die technologischen Entwicklungen frühzeitig einbeziehen will. Es ist richtig und wichtig, dass immer wieder überprüft wird, ob Kapazitätsengpässe auf dem schweizerischen Bahnnetz auch mit neuer Technologie entschärft werden können.

### 8. Gibt es Themen, die Ihrer Ansicht nach zu wenig berücksichtigt wurden?

In der Vorlage an das Parlament ist verbindlich aufzuzeigen, wie Grossprojekte auch über mehrere Ausbauschritte finanziert werden können. Für neue Haltestellen ist eine Lösung zu finden, die eine kurzfristigere Bewertung und Realisierung ermöglicht, indem analog den vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen für die Privatbahnen unter der Position Einzelinvestitionen genügend Mittel zur Verfügung gestellt werden. Diesbezüglich verweisen wir auf unsere Ausführungen in Kapitel 1.

## 4. Übersicht der Anträge mit Änderungsvorschlägen

### 4.1 Erläuternder Bericht

#### 1.6 Leitsätze für den Ausbauschritt 2030/35

**Ergänzung** des dritten Punkts *“Im Regionalverkehr wird die Attraktivitätssteigerung durch **neue Angebote** und Angebotsverdichtung innerhalb urbaner Zentren angestrebt.“*

#### 2.1.1 Grundsätze für die weitere Entwicklung der Bahninfrastruktur

**Ergänzung** dieses Kapitels mit den **raumplanerischen Zielen ,Verdichtung nach innen‘ bzw. ,Erschliessung von Standorten von hoher Nutzung mit einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittel‘**

#### 2.1.3 Verkehrsprognosen

Relativierung der Aussagekraft des nationalen Verkehrsmodells für Grenzregionen.

#### 2.1.4 Bedarfsanalyse

**Potenziale** in die Bedarfsanalyse einbeziehen.

#### 2.1.5.3 Regionalverkehr

Text in der Rubrik „Stossrichtungen der Angebotsziele und -konzepte Regionalverkehr“ für die Nordwestschweiz bzw. trinationale Agglomeration Basel entsprechend ergänzen.

#### 2.1.5.5 Grenzüberschreitender Verkehr

Die grenzüberschreitenden Projekte sind im Anhang 2 der Botschaft als Massnahme für den Ausbauschritt 2035 aufzuführen.

In der Botschaft ist der IPV näher auszuführen.

#### **2.1.5.6 Betriebliche Anlagen**

**Ergänzung** in der Rubrik „Stossrichtung des Ausbaus der Anlagen“: *Erhöhung der Kapazität in ausgewählten Publikumsanlagen (z.B. Verbreiterung von Perrons und Personenunter- oder -überführungen)*

Massnahmen zur Verbesserung der Publikumsanlagen im Bahnhof Basel SBB sind auch in der Variante zum Ausbauschnitt 2030 aufzunehmen.

#### **2.1.6 Angebotskonzept Ausbauschnitt 2030/35**

Das methodische Vorgehen und die Organisation sind im Hinblick auf den nächsten Ausbauschnitt zu überprüfen. Insbesondere sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Optimierung der zeitlichen Abläufe und der Allokation von Ressourcen im Planungsprozess durch das BAV;
- Weiterentwicklung oder Ersatz des Modulansatzes zwecks Vermeidung von verzerrenden Ergebnissen;
- Einsatz von Gesamtverkehrsmodellen (z.B. nationales Verkehrsmodell UVEK, regionale Verkehrsmodelle) zwecks Einbezug und Verständnis verkehrsträgerübergreifender Wirkungen und Nutzeneffekte;
- Weiterentwicklung der Überlast-Betrachtung durch Einbezug aller Verkehrsträger und Abgleich mit den raumplanerischen Zielen. Anpassung der Messeinheit für Überlasten (anstelle von Sitzplatz-km)

#### **2.1.7 Die beiden Varianten des Ausbauschnitts 2030/35 im Überblick**

Durchgängige, eindeutige Massnahmen-Nummerierung einführen. Massnahmen nur mit STEP-relevanten Kosten ohne die ‚Ohnehin-Kosten‘ und Kosten Dritter einbeziehen und den gewonnenen Spielraum für die Aufnahme weiterer Massnahmen nutzen.

#### **2.1.9.3 Angebote und Nutzen auf dem Netz der SBB**

Aufnahme der stündlichen Verlängerung eines Zuges bis Genf via Bypass Bussigny in der Rubrik «Raum Bern/Westschweiz» (Wortlaut analog in Kap. 2.1.8.3, unter «Westschweiz» 2. Abs.)

Aufnahme Halbstundentakt IC Basel–Luzern ist in die weiteren Angebotsplanungen.

Aufnahme der S-Bahnhaltestellen Basel Morgartenring und Dornach-Apfelsee (in neuer Rubrik «Neue Haltestellen»)

#### **2.1.9.4 Massnahmen, Angebote und Nutzen auf dem Netz der Privatbahnen**

Aufnahme der S-Bahnhaltestellen Basel Solitude

### 2.1.10 *Im STEP Ausbauschnitt 2030/35 nicht enthaltene Projekte*

- **Herzstück trinationale S-Bahn**

- Die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit des Herzstücks ist explizit anzuerkennen.
- In der Botschaft zum STEP Ausbauschnitt 2030/35 sind für das Herzstück Basel die vollen Projektierungskosten bis zur Baureife aufzunehmen, d.h. mindestens 120 Millionen Franken.
- Der Finanzrahmen der Variante Ausbauschnitt 2035 ist um mindestens 500 Millionen Franken zu erhöhen.
- Der Bund verpflichtet sich, dass im Ausbauschnitt 2040 die Mittel für den Bau des Herzstücks zur Verfügung gestellt werden.
- Auf jeden Fall ist sicherzustellen, dass die weitere Bearbeitung des gesamten Vorhabens bis zur Inbetriebnahme nicht auf Grund fehlender Bundesmittel verzögert und blockiert wird, so dass es ohne Unterbruch weiter geführt werden kann.
- Die Angebotskonzepte für den Fern- und Güterverkehr sind unter Berücksichtigung des Bahnknotens Basel und insbesondere des Herzstücks durch den Bund möglichst rasch zu aktualisieren.

- **Neuer Juradurchstich**

Die Planungsarbeiten zu einem neuen Juradurchstich sind unverzüglich aufzunehmen und in den STEP-Prozess zu integrieren.

- **Teil- oder Vollausbau Lötschberg-Basistunnel**

Siehe Antrag in Kap. 4.2

## 4.2 Entwurf Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2035 der Eisenbahninfrastruktur

### **Teil- oder Vollausbau Lötschberg-Basistunnel**

Der Teil-/Vollausbau Lötschberg-Basistunnel ist als Massnahme explizit in **Art. 1 Abs. 2** aufzunehmen.

#### **Neuer Art 1 Abs. 3:**

*„Für die Projektierung von wichtigen und dringenden Massnahmen im Hinblick auf die folgenden Ausbauschnitte werden ausreichend Mittel zur Verfügung gestellt.“*

oder

**neuer Art. 1 Abs 2 lit. p** (im BB Ausbauschnitt 2030) bzw. **lit u.** (im BB Ausbauschnitt 2035):

*„Projektierung von wichtigen und dringenden Massnahmen im Hinblick auf die folgenden Ausbauschnitte.“*

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen stehen Ihnen gerne beim Amt für Mobilität die Herren Benno Jurt, [benno.jurt@bs.ch](mailto:benno.jurt@bs.ch), Tel. 061 267 92 22, und Wolfgang Fleischer, [wolfgang.fleischer@bs.ch](mailto:wolfgang.fleischer@bs.ch), Tel. 061 267 85 55, zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann  
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

**Kopie an**

- Regierungen der Kantone AG, BE, BL, JU und SO
- Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV
- trireno
- Konsortium Basel-Stadt und Basel-Landschaft Bahnknoten und Herzstück Basel
- Lötschberg-Komitee
- Gotthard-Komitee