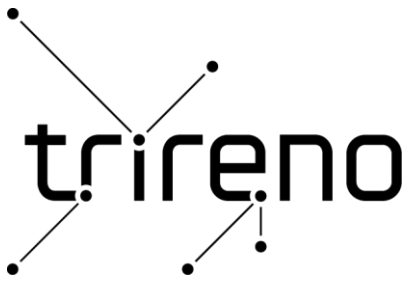


Stellungnahme der Trägerschaft der trinationalen S-Bahn Basel (trireno)

Vernehmlassungsverfahren zum Bericht zum Stand der
Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit
Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur
Perspektive BAHN 2050.

07.10.2022





Impressum

Geschäftsstelle Agglo Basel

Aufgabenbereich trireno

Emma Herwegh-Platz 2a
CH- 4410 Liestal
Tel.: +41 61 926 90 50
Fax: +41 61 921 12 46
info@agglobasel.org
www.trireno.org

Politische Steuerung:

Isaac Reber, Präsident trireno und Regierungsrat
Kanton Basel-Landschaft

Esther Keller, Vize-Präsidentin trireno und Regierungsrätin
Kanton Basel-Stadt

Stephan Attiger, Regierungsrat
Kanton Aargau

Sandra Kolly, Regierungsrätin
Kanton Solothurn

David Eray, Ministre
République et Canton du Jura

Berthold Frieß, Ministerialdirektor
Land Baden-Württemberg

Christèle Willer, Vice-Présidente du Conseil Régional
Région Grand Est

Gesamtverantwortung:

Dr. Patrick Leypoldt
Geschäftsführer Agglo Basel

Dr. Emanuel Barth
Leiter Aufgabenbereich trireno

Camille Burg
Projektleiter



Die grenzüberschreitende Organisation trireno vereint die sieben regionalen Bestellbehörden der trinationalen S-Bahn Basel. Die Politische Steuerung von trireno dankt für die Möglichkeit, zum Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050 Stellung zu nehmen.

Die Gliederung der Stellungnahme folgt dem Fragenkatalog aus den Vernehmlassungsunterlagen.

1 Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen

- a) STEP AS 2035: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschriffs 2035 mit den damit verbundenen Änderungen des Bundesbeschlusses über den Ausbauschriff 2035 der Eisenbahninfrastruktur und mit der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschriff 2035 der Eisenbahninfrastruktur um 980 Millionen Franken?

Noch Anfang Mai dieses Jahres kommunizierte das BAV im Lenkungsausschuss der Planungsregion Nordwestschweiz, dass im STEP AS 2035 keine neuen Massnahmen vorgesehen seien und auch keine zusätzlichen finanziellen Mittel zum Beschluss vorgelegt würden. Mit der Aufnahme des Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels (LBT) wird von diesem Grundsatz abgewichen. In der Folge sieht sich trireno veranlasst, ebenfalls zusätzliche Massnahmen zu verlangen, die im Rahmen des STEP AS 2035 diskutiert wurden, aber im Bundesbeschluss zum STEP AS 2035 fehlen. Diese Forderung deckt sich mit derjenigen der Nordwestschweizerischen Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KÖV NWCH), welche diese der Direktion des BAV bereits per Schreiben des 30. Mai 2022 kundgetan hat.

Ertüchtigung Knoten Basel SBB

Im Rahmen der Untersuchungen zur Konfiguration des Knotens Basel (Fünfpunkteplan) hat sich gezeigt, dass das Angebotskonzept zum STEP AS 2035, genannt AK 2035, mit den bis zum STEP AS 2035 (inkl.) beschlossenen Infrastrukturen nicht stabil produzierbar ist. Die SBB hat mehrere mögliche infrastrukturellen Massnahmen aufgezeigt, welche die Produzierbarkeit des Mengengerüsts des AK2035 gewährleisten und zudem mit den späteren Ausbauten (Tiefbahnhof, Herzstück) aufwärtskompatibel sind, beispielweise neue Ausziehgleise im Westkopf des Bahnhofs Basel SBB. Für diese Massnahmen sind zusätzliche Mittel aus dem STEP AS 2035 vorzusehen. Eine Finanzierung durch Umwidmung von Mitteln, die für andere Ausbauten (z.B. Perronerschiessung) vorgesehen sind, lehnen wir ab.

Antrag: Die Massnahmen für die Ertüchtigung des Knotens Basel SBB, welche zur stabilen Produktion des AK2035 notwendig sind, sind vollständig über den STEP AS 2035 zu finanzieren. Dazu ist der Kredit entsprechend zu erhöhen.

Ausbau Knoten Olten

Die vom Bund vorgesehenen Mittel im AS 2035 und in der Leistungsvereinbarung (LV) reichen nicht aus, um die beschlossenen Angebote 2035 mit den aktuellen Zuglängen im Knoten Olten abzuwickeln. Insbesondere fehlt die Perronverlängerung der Gleise 1–3. Gemäss der kurz vor dem Abschluss stehenden Gesamtstudie der SBB sind in Olten mehrere Teilmodule zum Zielbild Knoten Olten 2035 erforderlich, die noch nicht finanziert sind. Dies betrifft namentlich die Abstellanlage in Dulliken. Sie ist gemäss einer BAV-Entscheidung nicht über STEP, sondern über die LV zu finanzieren. Für die restlichen rund 270 Millionen Franken (Personenunterführung Hardegg, Publikumsanlagen und Perronverlängerung der Gleise 1–3 sowie Olten Südkopf und vier Spurwechseln) fehlt aber zurzeit die Finanzierung. Die trinationale S-Bahn Basel ist insofern vom Kapazitätsengpass am Knoten Olten betroffen, als das AK 2035 für die S9 eine Fahrlage ohne Anschlüsse in Olten und Sissach vorsieht. Das Angebot der S9 würde damit den Bedürfnissen der Kundschaft nicht mehr entsprechen und müsste eingestellt werden.

Antrag: Der Ausbau des Knotens Olten, insbesondere die Perronverlängerungen der Gleise 1–3, sind vollständig über den STEP AS 2035 zu finanzieren. Dazu ist der Kredit um rund 270 Millionen Franken zu erhöhen.

S-Bahn Haltestelle Allschwil-Morgartenring bzw. Basel Morgartenring

Diese neue Haltestelle wurde bereits im Jahre 2014 als Angebotsziel für den Ausbauschnitt 2030 (jetzt STEP AS 2035) angemeldet. In der vom BAV vorgenommenen NIBA-Bewertung schnitt die SBB-Haltestelle Basel Morgartenring sehr positiv ab. Folglich enthielt der Entwurf des AK 2035 bis zur Version vom 15. November 2018 unter Ziffer 31.01 (Basel – Bartenheim) die Massnahme «Schienenanschluss Euro Airport inkl. Haltestelle Basel Morgartenring».

Aus verschiedenen Gründen, insbesondere weil damals die Realisierung der Neuen Bahnanbindung EuroAirport noch nicht gesichert war, wurde die Haltestelle schliesslich nicht in den Bundesbeschluss aufgenommen. trireno und die betroffenen regionalen Bestellbehörden verfolgen jedoch weiterhin das Ziel, die S-Bahn-Haltestelle Allschwil-Morgartenring spätestens mit der Neuen Bahnanbindung EuroAirport – also noch vor 2035 – in Betrieb zu nehmen. Das Angebotskonzept zum STEP AS 2035, welches bei der nicht mehr dargestellten Haltestelle Morgartenring grenzüberschreitende S-Bahnen im Viertelstundentakt vorsieht, würde ohne weitere Änderungen auch eine Bedienung derselben Haltestelle zulassen.

Von dieser Massnahme profitiert neben weiten Teilen von Basel West vor allem die Gemeinde Allschwil mit rund 21'600 Einwohnern. Die Gemeinde ist bis jetzt noch nicht direkt, sondern nur mit Tram und Bus über Basel SBB oder Basel St. Johann an das Bahnnetz angeschlossen. Mit der S-Bahn-Haltestelle Morgartenring wird dieses Defizit bestmöglich behoben. Die Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln wird damit generell verbessert, was auch dem Bundesziel zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr gemäss der Perspektive BAHN 2050 entspricht.

Bezüglich Realisierung besteht ein enger räumlicher Zusammenhang mit dem Ausbau der Elsässerbahn zum 4-Meter-Korridor (4mK). Eine gemeinsame Realisierung der beiden Projekte böte kostenseitige und bahnbetriebliche Synergien. Die Realisierung des 4mK ist gemäss heutigem Planungsstand für den Zeitraum 2026 – 2029 vorgesehen. Aufgrund der Wichtigkeit der neuen Haltestelle, und damit die Realisierung mit dem 4mK gekoppelt werden kann, haben die Regierungen beider Basel im Juni dieses Jahres beschlossen, die Kosten für das Vor- und Bauprojekt bereitzustellen. Im Schreiben vom 29. Juli 2022 bestätigt dies das BAV («Trotz der Tatsache, dass in den beschlossenen Ausbauschnitten keine Bundesmittel vorhanden sind, um die Projektierung der Haltestelle voranzutreiben, ist somit die Ausgangslage geschaffen, um die Planungsarbeiten zu starten.»)

Analog dem Vollausbau des LBT ist die S-Bahn-Haltestelle im Rahmen des kommenden Standberichts (Botschaft 2023) zu finanzieren. Ein Beschluss erst im nächsten Ausbauschnitt käme zu spät, denn für diesen dürfte frühestens im Jahr 2030 die Botschaft vorliegen.

Antrag: Die neue Haltestelle Allschwil-Morgartenring ist als Massnahme in den AS 2035 aufzunehmen. Der entsprechende Verpflichtungskredit ist dazu um weitere 15 Millionen Franken zu erhöhen, oder die Mittel sind über die bereits im AS 2035 enthaltene Position von 200 Mio. Franken für grenzüberschreitende Massnahmen bereitzustellen. Synergien aus einer gemeinsamen Realisierung der Haltestelle und des Ausbaus der Elsässerbahn zum 4-Meter-Korridor sind bestmöglich auszunutzen.

b) Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2035?

Nein.

- c) STEP AS 2025: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschriffs 2025 mit der damit verbundenen Änderung des Bundesbeschlusses über den Ausbauschriff 2025 und der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschriff 2025 der Eisenbahninfrastruktur um 330 Millionen Franken?

Entflechtung Pratteln

Den Ersatz der Entflechtung Pratteln durch leistungssteigernde Massnahmen lehnt trireno entschieden ab. Die Beibehaltung der Entflechtung Pratteln im STEP ist schon allein deshalb notwendig, weil sie auch in den Planungen des BAV, zuletzt im Fünfpunkteplan zur Konfiguration des Knotens Basel, erneut als alternativloses Element bestätigt wurde. Insbesondere für den S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Rheinfelden, für alle weiteren Angebotsentwicklungen und auch für die Betriebsstabilität ist sie eine essentielle Voraussetzung. Die mittlerweile als erste Etappe umgesetzte Zugfolgezeitverkürzung, welche gemäss SBB für die Angebote bis AS 2035 ausreicht, ist dazu ungenügend.

Die Streichung der Entflechtung widerspricht der Logik des STEP, welches als rollende Planung über mehrere Ausbauschriffe ausgelegt ist. Aus diesen Gründen erwartet trireno, dass der mit dem AS 2025 beschlossene Kapazitätsausbau in Pratteln mit der Entflechtung weiterhin gültig bleibt und zum notwendigen Zeitpunkt umgesetzt wird. Auch wenn die Massnahme in der Umsetzung vorläufig sistiert bleiben sollte, ist auf deren Streichung aus dem Bundesbeschluss AS 2025 zu verzichten.

Mit dem Verzicht auf die Entflechtung müsste konsequenterweise auch der Verpflichtungskredit um den eingesparten Betrag entlastet werden. Da dies nicht geschieht, ist davon auszugehen, dass andere Projekte teurer ausfallen als in der Botschaft prognostiziert. Der Verpflichtungskredit ist daher um die Kostenüberschreitung der übrigen Projekte zu erhöhen, damit die Entflechtung Pratteln erstellt werden kann.

Antrag: Auf die Streichung der Entflechtung Pratteln ist zu verzichten. Im Bundesbeschluss vom 21. Juni 2013 über den Ausbauschriff 2025 der Eisenbahninfrastruktur ist Art. 1 Abs. 2 Bst. e in der ursprünglichen Form zu belassen. Der Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den AS 2025 für die Eisenbahninfrastruktur ist im Umfang von 506 Millionen Franken, die aus den Mehrkosten diverser Projekte resultieren, auf 7,236 Milliarden Franken zu erhöhen.

- d) Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2025?

Nein.

- e) ZEB: Unterstützen Sie die Anpassung des Gesamtkredits für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur mit der Reduktion um 590 Millionen Franken?

Ja.

- f) Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen von ZEB?

Nein.

- g) Haben Sie Bemerkungen zu den übrigen Ausbauprogrammen für die Bahninfrastruktur?

Nein.

2 Perspektive BAHN 2050

- a) Sind Sie damit einverstanden, dass abgeleitet aus den nationalen Grundlagen und Bundesstrategien, der Fokus der Perspektive BAHN 2050 auf der Verkehrsverlagerung auf die Bahn liegt?

Ja, mit der Präzisierung, dass das Bahnangebot Teil der Gesamtmobilität ist und die Bahnentwicklung mit den nationalen und regionalen Zielsetzungen der Raumentwicklung abgestimmt sein muss.

- b) Sind sie mit der Vision und den Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 einverstanden?

Ja.

- c) Sind Sie mit der gewählten Stossrichtung "Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen" einverstanden?

Ja. Insbesondere in Agglomerationsräumen fokussiert die gewählte Stossrichtung auf ein Segment, in dem die Bahn ihre Stärken am besten ausspielen kann. trireno begrüsst zudem ausdrücklich die Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Mobilität auf kurzen und mittleren Distanzen.

- d) Wenn nein, was schlagen Sie vor?

–

- e) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Perspektive BAHN 2050?

Die Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 müssen auch in der Bewertung von Infrastrukturvorhaben adäquat berücksichtigt werden. Nur so wird es möglich sein, dass Projekte, welche die Zielsetzungen in hohem Mass erfüllen, entsprechend bevorzugt werden. Voraussetzung dafür ist, dass die bisher für die Bewertung von Einzelvorhaben angewandte Methodik nach NIBA angepasst wird. Insbesondere sind die angestrebten raumplanerischen Wirkungen mit angemessener Gewichtung zu berücksichtigen. Vorzugsweise sind dabei auch die positiven volkswirtschaftlichen Effekte aus gesamtverkehrlicher Sicht (z.B. Reduktion Staustunden) sowie aus der Raumplanung (z.B. Agglomerationseffekte) zu monetarisieren. Die Wirkungen anderer wichtiger Indikatoren wie etwa Reisezeitgewinne oder Überlastabbau sind entsprechend zu relativieren.

Antrag: Die NIBA-Methodik ist für die Bewertung künftiger Infrastrukturvorhaben dahingehend zu überarbeiten, dass sie die Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 adäquat berücksichtigt.

3 Vorgehen für die nächsten Ausbauschritte

- a) Wie beurteilen Sie das Vorgehen für den nächsten Ausbauschritt (Botschaft in 2026), mit einem verkürzten Verfahren das Angebotskonzept 2035 zu überprüfen, zu aktualisieren und punktuell weiterzuentwickeln?

In Anbetracht des aktuellen Sachstandes mit einem nicht produzierbaren Angebotskonzept ist das Vorgehen verständlich. trireno erwartet jedoch, dass die Gründe, die zu diesem Zwischenschritt geführt haben, aufgearbeitet und in der Botschaft 2026 dargelegt werden, damit in den folgenden Ausbauschritten zuverlässige Angebote erarbeitet werden können. Die Anträge zum STEP AS 2035 sind spätestens mit der Überarbeitung zu berücksichtigen.

- b) Wie beurteilen Sie die mögliche Ergänzung des nächsten Ausbauschritts (Botschaft in 2026) mit ersten Etappen von Massnahmen gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 (Art. 1 Abs. 3)? Sowie dass für deren Prüfung bereits die Perspektive BAHN 2050 berücksichtigt wird?

Die Projekte unter Art. 1 Abs. 3, darunter auch die Kapazitätssteigerung des Knotens Basel (Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel), sind sehr umfangreiche und komplexe Vorhaben, deren Realisierung einen sehr langen Vorlauf bedingt. Um diese Vorhaben dennoch innert nützlicher Frist realisieren zu können, müssen die Projektarbeiten langfristig finanziert sein, um keine Projektunterbrüche zu provozieren. Dazu sind die notwendigen Gelder zu sprechen.

Aufgrund der teilweise beträchtlichen Bauzeit erscheint die etappenweise Finanzierung über mehrere Ausbauschritte sinnvoll.

Die Berücksichtigung der Perspektive BAHN 2050 bei der Prüfung dieser Vorhaben wird begrüsst.

- c) Wie beurteilen Sie das Vorgehen, dass mit der Erarbeitung des übernächsten Ausbauschritts (Botschaft in 2030) ein umfassender Planungsprozess gemäss KPFV Art. 16 durchgeführt wird, der sich an der Perspektive BAHN 2050 ausrichtet?

Da mit der Botschaft 2026 ein ungeplanter Zwischenschritt notwendig wird, ist es unvermeidlich, dass erst mit der Botschaft 2030 über einen nächsten umfassenden Angebotsschritt befunden werden kann. Die Ausrichtung dieses Ausbauschritts auf die Perspektive BAHN 2050 wird begrüsst.

- d) Haben Sie weitere Bemerkungen zum Vorgehen für die nächsten Ausbauschritte?

Basierend auf dem Ausbauschritt 2035 engagiert sich der Bund im Raum Basel in zahlreichen Projekten mit grenzüberschreitenden Auswirkungen auf Bahninfrastrukturen und -betrieb. Diese können sinnvollerweise nur in Kooperation der betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) geplant und umgesetzt werden. Mit dem grenzüberschreitenden Ausbau der Infrastrukturen, sowie mit den zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen steigt der Koordinationsbedarf zwischen den EIU. Im Falle der Planungsarbeiten zur Kapazitätssteigerung des Knotens Basel hat das BAV für eine Projektorganisation unter Einbezug von SBB Infrastruktur und BEV/DB Netz aufgebaut, welche auf die langfristige Infrastrukturplanung fokussiert. Darüber hinaus findet die Zusammenarbeit zwischen den EIU nur punktuell statt. Aufgrund dieses Defizits veranstaltet trireno und der Kanton Basel-Stadt jährlich eine trinationale Fahrplankonferenz, welche sich neben EIUs auch an EVUs und an Aufgabenträger des Regionalverkehrs richtet. Dieser Netzwerkanlass alleine kann aber aufgrund des Formats und der Kadenz den vorliegenden Herausforderungen nicht gerecht werden kann.

Zur effizienten und erfolgreichen Umsetzung der vielen weiteren Vorhaben (Bahnanbindung EuroAirport, Ausbau- und Neubaustrecke Karlsruhe-Basel, Gateway Basel Nord etc.), sowie zu deren problemlosen Bewirtschaftung, ist eine

institutionalisierte Organisationsstruktur zwischen den EIU auch entsprechend für die kurz- und mittelfristigen Planungen sowie für die betrieblich-operativen Aspekte notwendig. Dies gilt sowohl zwischen SBB Infrastruktur, BEV und DB Netz, als auch zwischen SBB Infrastruktur und SNCF Réseau. Da sich der Knoten Basel selbst auf Schweizer Seite befindet, und die deutschen und französischen EIU mit Zulaufstrecken beteiligt sind, muss die Initiative für eine entsprechende Projektorganisation von Schweizer Seite ausgehen.

8

Antrag: Für die Realisierung und Bewirtschaftung der diversen Bahninfrastrukturen mit grenzüberschreitenden Auswirkungen im Raum Basel ist seitens BAV eine Projektorganisation zur institutionalisierten Kooperation zwischen SBB Infrastruktur und SNCF Réseau sowie zwischen SBB Infrastruktur, BEV und DB Netz aufzubauen. Damit kann der notwendige Informationsaustausch für eine rasche und effiziente grenzüberschreitende Planung sichergestellt werden.

4 Weitere Bemerkungen

a) Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?

Nein.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Bei Rückfragen steht Ihnen gerne Dr. Emanuel Barth, emanuel.barth@agglobasel.org, Tel. 061 926 90 55, zur Verfügung.