



An den Grossen Rat

07.5322.04

08.5023.04

BVD/P075322/P085023

Basel, 29. Oktober 2014

Regierungsratsbeschluss vom 28. Oktober 2014

## **Anzug Stephan Gassmann und Konsorten betreffend Errichtung einer S-Bahn-Haltestelle „Solitude“**

### **Anzug Christian Egeler und Konsorten betreffend S-Bahnhaltestelle Morgartenring-Allschwil**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 12. September 2012 vom Schreiben 07.5322.03 Kenntnis genommen und – dem Antrag des Regierungsrates folgend – den Anzug Stephan Gassmann und Konsorten stehen lassen:

„Der Bau der 2. Eisenbahnbrücke über den Rhein ist seit einiger Zeit durch Einsprachen leider blockiert. Es zeigt sich, dass diese Brücke für den Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs, aber auch zur Bewältigung des Güterverkehrs zwingend notwendig ist. Die Unterzeichnenden hoffen, dass mit dem Bau möglichst bald begonnen werden kann.

Gleichzeitig nimmt der private Motorfahrzeugverkehr weiter zu. Zahlreiche Pendlerinnen und Pendler aus der Region sollen deshalb zum Umsteigen auf den Öffentlichen Verkehr animiert werden. Weiter ist vorgesehen, dass die Parkplätze der weissen Zone in Basel aufgehoben werden sollen.

Es müssten deshalb mittels eines attraktiven Angebots im öffentlichen Verkehr Alternativen zur Benutzung des Privatfahrzeuges angeboten werden. Dazu gehören auch kurze Distanzen vom Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs zum Arbeitsort.

Seit einiger Zeit verkehrt die Regio-S-Bahn Linie 6 von Zell im Wiesental via Basel Bad. Bf. im Halbstundentakt nach Basel SBB. In den Hauptverkehrszeiten werden auch einzelne Regional Express-Züge der DB von Offenburg – Freiburg i. Br. nach Basel SBB und umgekehrt geführt. Die Einrichtung einer S-Bahn-Haltestelle im Kreuzungsbereich Grenzacher-/Schwarzwaldstrasse würde eine solche Attraktivitätssteigerung für die Benutzung des ÖV mit sich bringen, da zahlreiche Pendlerinnen und Pendler den Arbeitsplatz der Roche innert kürzester Zeit erreichen könnten. Dabei würden aber auch Pendlerinnen und Pendler aus dem Baselbiet und dem Fricktal profitieren. Mit günstigen Umsteigezeiten würde auch für diese eine attraktive Verbindung angeboten.

Die Unterzeichnenden bitten deshalb den Regierungsrat zu prüfen, ob mit dem bald bevorstehenden Bau der 2. Eisenbahnbrücke über den Rhein eine S-Bahn-Haltestelle "Solitude" eingerichtet

werden kann. Da demnächst über die Einsprache entschieden wird, drängt sich eine sofortige Behandlung dieses Vorstosses durch die Regierung auf.

Stephan Gassmann, Marcel Rünzi, Pius Marrer, Lukas Engelberger, Helen Schai-Zigerlig, André Weissen, Gabriele Stutz-Kilcher, Stephan Ebner, Rolf von Aarburg, Oswald Inglin“

Ebenfalls hat der Grosse Rat an seiner Sitzung vom 12. September 2012 vom Schreiben 08.5035.03 Kenntnis genommen und – dem Antrag des Regierungsrates folgend – den Anzug Christian Egeler und Konsorten stehen lassen.

„Die Städte Zürich und Bern haben 13 bzw. 8 voll ins Netz integrierte S-Bahn-Haltestellen. Daneben haben beide Städte weitere Bahnhöfe von Regionalbahnen. Selbst die kleinen Städte Winterthur und Zug haben sechs Bahnhöfe und St. Gallen deren fünf und somit mehr als die Stadt Basel.

Um das Zentrum von Basel wären zahlreiche neue S-Bahn-Haltestellen möglich. Um die Regio-S-Bahn wirklich zu einer S-Bahn zu machen, sind auf dem Stadtgebiet und in der Agglomeration weitere Haltestellen notwendig. Alle derzeit geplanten Haltestellen sind mit Ausnahme von Riehen Niederholz weit von der Stadt entfernt.

Entlang der Strecke Basel SBB – Basel St. Johann liesse sich eine weitere sinnvolle Haltestelle realisieren:

- Basel Morgartenring-Allschwil (3,0 km von Basel SBB entfernt und 1,6 km von Basel St. Johann entfernt)

Bereits in einem ersten Entwurf zur Regio-S-Bahn im Jahr 1986 wurde die Haltestelle erwähnt und fand Eingang in diverse Planungen. Die Planungen werden aber seit längerem nicht mehr weiterverfolgt. Auch im am 14. Dezember 1989 von der FDP-Fraktion im Landrat eingereichten Postulat (1989/318) zur Realisierung einer Regio-S-Bahn wurde diese Haltestelle erwähnt.

Die Haltestelle Basel Morgartenring/Allschwil, welche sozusagen auf der Grenze zwischen der Gemeinde Allschwil und den Basler Quartieren Iselin und Gotthelf läge, wäre für die rund 40'000 Bewohner dieser drei Gebiete in wenigen Minuten zu Fuss, per Velo oder von Allschwil Dorf aus in sieben Minuten mit der Tramlinie 6 erreichbar. Das Einzugsgebiet entspricht immerhin einer grösseren Schweizer Stadt. Am Morgartenring verkehrt auch die wichtige Buslinie 36. Allein diese Zahlen sollten Grund genug sein, eine S-Bahn-Haltestelle Morgartenring ernsthaft zu prüfen.

Der Morgartenring ist im Übrigen bei weitem nicht der einzige Ort, wo sinnvollerweise eine S-Bahn-Haltestelle entstehen könnte.

Wir bitten deshalb den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten,

- unter welchen Voraussetzungen und mit welchem Zeithorizont die S-Bahn-Haltestelle Basel Morgartenring/Allschwil zu realisieren ist
- welche weiteren Orte für eine S-Bahn-Haltestelle geeignet sind und im Rahmen einer regionalen Gesamtkonzeption berücksichtigt werden könnten.

Ein ähnlich lautender Vorstoss wird im Kanton Basel-Landschaft und in Allschwil eingereicht.

Christian Egeler, Emmanuel Ullmann, Rolf Jucker, Désirée Braun, Daniel Stolz, Isabel Koellreuter, Roland Lindner, Peter Howald, Andrea Bollinger, Felix Meier, Brigitte Strondi“

Wir berichten zu den beiden Anzügen wie folgt:

## 1. Ausgangslage

In den beiden letzten Antwortschreiben Nr. 07.5322.03 und 08.5023.03 vom 22. August 2012 hat der Regierungsrat über den seinerzeitigen Sachstand berichtet.

Die S-Bahn-Haltestellen Solitude und Morgartenring sind weiterhin fester Bestandteil der übergeordneten kantonalen Planung. Im kantonalen Richtplan werden die Haltestellen – wie übrigens auch die Haltestelle Riehen-Stettenfeld bzw. Lörrach-Zollweg – mit dem Planungsstand „Zwischenergebnis“ aufgeführt. Im Sommer 2012 hat die Agglomeration Basel die Haltestellen Solitude und Morgartenring im Agglomerationsprogramm der 2. Generation in der Priorität B (Realisierung 2019–2022) beim Bund eingereicht. Der Bund hat das Vorhaben in seiner Beurteilung leider der Priorität C (früheste Realisierung ab 2023) zugeordnet. Als Begründung hat er das Fehlen eines trinational abgestimmten Angebotskonzepts zur Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn angeführt und die Agglomeration mit dieser „Hausaufgabe“ beauftragt.

In der Zwischenzeit sind die Arbeiten zur Weiterentwicklung der trinationalen Regio-S-Bahn fortgeführt worden. Unter anderem hat die SBB die Arbeiten zum Rahmenplan Basel in Abstimmung mit den beiden Kantonen (BS und BL) abgeschlossen. Der Schlussbericht (vom 31. März 2013) zeigt insbesondere auch notwendige Ausbaumassnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Knoten Basel auf, u.a. im östlichen Zulauf zum Personenbahnhof SBB, in Muttenz und Pratteln. Ohne diese Entflechtungsmassnahmen ist eine Verbesserung des S-Bahn-Angebots wie der geplante integrale Viertelstundentakt im Kernbereich der trinationalen Agglomeration Basel nicht möglich. Ohne eine höhere Leistungsfähigkeit im Ostkopf Basel SBB können in absehbarer Zeit auch keine zusätzlichen S-Bahn-Züge aus Deutschland vom Badischen Bahnhof her bis Basel SBB verlängert werden. Die Kapazitätsfragen rund um den Bahnhof SBB sind in Vorstudien vertieft untersucht worden, und die Ergebnisse daraus sind in das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) des Bundes eingeflossen.

## 2. Neue Rechtslage mit FABI

Ab dem 1. Januar 2016 wird der Bund allein für den Unterhalt, den Ausbau und die Finanzierung der Bahninfrastruktur zuständig sein, nachdem der Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) rechtskräftig ist. Die Kantone beteiligen sich finanziell am Ausbau der Bahninfrastruktur über einen pauschal definierten Verteilschlüssel.

Die Infrastrukturmassnahmen hat der Bund im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms STEP priorisiert. Dieses STEP wird in mehreren Ausbausritten (AS) umgesetzt werden. Mit dem ersten AS mit Zeithorizont 2025 werden insbesondere erste Etappen für die dringlichen Massnahmen zur Leistungssteigerung im Knoten Basel sowie auf den Zulaufstrecken realisiert werden (siehe Kap. 1), so dass ein Viertelstundentakt der S-Bahn im Ergolzthal bis Liestal umgesetzt werden kann. Dafür sind Mittel im Umfang von rund 900 Mio. Franken vorgesehen.

Bahnhöfe und somit auch S-Bahn-Stationen sind Bestandteil der Bahninfrastruktur. Das heisst, die Kantone der Nordwestschweiz müssen ihre Forderung nach neuen S-Bahn-Haltestellen bei ihrer Eingabe zum Ausbausritt 2030 des STEP beim Bund einbringen. Diese Eingabe erfolgt Ende November 2014. Die vorbereitenden Arbeiten laufen auf Hochtouren.

### **3. Erkenntnisse aus Potenzialstudie und Verkehrsstromanalyse**

Über die Ergebnisse aus einer Potenzialstudie und Verkehrsstromanalyse zu den S-Bahn-Haltestellen hat der Regierungsrat in seinem letzten Bericht zu den Anzügen Gassmann und Egeler im August 2012 berichtet. Aus den Studien geht hervor, dass die Standorte Solitude und Morgartenring über ein genügendes Potenzial für eine S-Bahn-Haltestelle verfügen. Die Verkehrsstromanalyse hat dann aber auch aufgezeigt, dass nicht nur das Potenzial im Einzugsbereich für den Erfolg einer S-Bahn-Haltestelle entscheidend ist, sondern auch das Angebot, mit welchem die Haltestelle bedient wird. Nur mit einer guten Einbindung einer Haltestelle ins S-Bahnnetz kann das Potenzial auch tatsächlich abgeschöpft werden.

### **4. Trinationales Angebotskonzept Regio-S-Bahn**

Für die Angebotsplanungen im Regionalen Personenverkehr (RPV) sind gemäss dem FABI-Gesetz bzw. dem revidiertem Eisenbahngesetz die Kantone zuständig. Die kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs in der Nordwestschweiz haben dazu die Planungsregion Nordwestschweiz gebildet. Im Hinblick auf den STEP Ausbauschnitt 2030 haben die Kantone bis Ende November 2014 ein abgestimmtes Angebotskonzept im RPV beim Bundesamt für Verkehr (BAV) einzureichen. Ein trinationales S-Bahn-Konzept setzt der Bund sowohl für den STEP AS 2030 als auch für die 3. Generation des Agglomerationsprogramms Basel voraus.

In den vergangenen zwei Jahren lag das Schwergewicht daher auf der Erarbeitung eines trinational abgestimmten Angebotskonzepts für die Regio-S-Bahn Basel (welche Linie, welcher Fahrplantakt, welche Haltestellen). Unter der Leitung der Geschäftsstelle des Agglomerationsprogramms (Verein Agglo Basel) haben die Besteller von S-Bahn-Leistungen in der Schweiz, in Deutschland und Frankreich die Arbeiten an einem grenzüberschreitend abgestimmten und in sich schlüssigen Angebotskonzept in Angriff genommen. Die Arbeiten sind weit fortgeschritten und werden in den nächsten Wochen abgeschlossen. Für den Horizont 2030 soll ein Angebotskonzept unter Berücksichtigung des Herzstücks Regio-S-Bahn vorgelegt werden. Das Herzstück ist das entscheidende Vorhaben, um die Regio-S-Bahn trinational weiterzuentwickeln und neue, schnelle Direktverbindungen quer durch die Agglomeration anzubieten. Das Herzstück der Regio-S-Bahn erlaubt aber auch eine teilweise Entflechtung von S-Bahn und Fern- bzw. Güterverkehr im Kern des Netzes. Dies ermöglicht einen dichteren Fahrplan und einen stabileren Betrieb.

Die heutigen Bahnverbindungen über die Schwarzwaldbrücke in Richtung Deutschland und auf der Elsässerbahn in Richtung Frankreich werden für die S-Bahn nicht mehr dieselbe Bedeutung haben. Die S-Bahnverbindungen über die Grenzen nach Deutschland und Frankreich verlaufen dannzumal über die neuen Innenstadtverbindungen des Herzstücks. Insofern sind mit der Realisierung des Herzstücks die Standorte Solitude und Morgartenring wesentlich anders ins S-Bahnnetz eingebunden als heute. Eine verbleibende S-Bahn-Linie auf der Elsässerbahn aus Frankreich über den Bahnhof SBB bis zum Bad. Bahnhof könnte die Haltestellen Morgartenring und Solitude bedienen. Der Regio-Express vom Oberrhein könnte die Haltestelle Solitude zusätzlich bedienen. Mit dem Herzstück sollen aber auch neue S-Bahn-Haltestellen in Gross- und Kleinbasel entstehen, welche von mehreren Linien in dichtem Takt aus allen Korridoren der Schweiz (Fricktal, Ergolzthal und Laufental) sowie aus dem Wiesental und vom Hochrhein bedient würden; die Haltestelle Grossbasel würde zusätzlich auch aus Frankreich bzw. vom EuroAirport her bedient. Mit den Herzstück-Haltestellen besteht somit eine hervorragende Chance, für verschiedene Arbeitsplatzschwerpunkte in Gross- und Kleinbasel einen Quantensprung in der S-Bahn-Erschliessung zu erreichen. Die genaue Lage und Ausbildung dieser Haltestellen ist Gegenstand des Vorprojektes, das im nächsten Jahr gestartet wird.

Das trinationale Angebotskonzept bildet im Raum Basel den Kern der Eingabe der Nordwestschweizer Kantone zum Ausbauschnitt Bahninfrastruktur 2030 beim Bund. Die S-Bahn-Haltestellen gemäss Richtplaneintrag, insbesondere die Haltestellen Solitude und Morgartenring, sowie die neuen Haltestellen des Herzstücks sind dabei berücksichtigt.

## 5. Nächste Planungsschritte

In einem nächsten Schritt ist es wichtig, dass der Kanton auf Basis des trinationalen Angebotskonzepts und in Abstimmung mit den S-Bahn-Partnern die bautechnische Planung und Projektierung der Haltestellen Solitude und Morgartenring angeht. Dies kann parallel zur Prüfung der Kantonseingaben zum STEP Ausbauschnitt 2030 durch den Bund erfolgen. Eine technische Machbarkeitsstudie soll Angaben über die genaue Lage und Anordnung der Haltestellen sowie erste Kostenangaben liefern. Eine Zweckmässigkeitsprüfung unter wirtschaftlichen Aspekten soll dann darauf aufbauend erarbeitet werden. Diese anstehenden Schritte sind im Hinblick auf künftige Verhandlungen mit dem Bund wichtig.

Das Projekt Solitude verfügt über eine besonders hohe Komplexität, da es am Brückenkopf und im Einfahrtsbereich in den Badischen Bahnhof liegt und zudem an der technischen und rechtlichen Schnittstelle der Bahnsysteme Schweiz - Deutschland. Die Infrastruktureigner DB Netz und SBB Infrastruktur sind daher beide in den nächsten Planungsphasen unbedingt miteinzubeziehen.

## 6. Beantwortung der Fragen

Die Fragen in den beiden Anzügen können wir wie folgt beantworten werden.

### 6.1 Anzug Stephan Gassmann und Konsorten

*Kann eine neue S-Bahnhaltestelle Solitude gleichzeitig mit dem Bau der zweiten Rheinbrücke eingerichtet werden?*

Wie sich der Regierungsrat bereits in den Schreiben 07.5322.02 vom 28. April 2010 und 07.5322.03 vom 22. August 2012 geäußert hat, hat er auf das Anliegen der Anzugstellers nicht eingehen können. Die Gründe hierfür hat er dargelegt. Vor allem ist es ihm ein Anliegen gewesen, den dringend notwendigen Bau der zweiten Rheinbrücke nach dem bereits sehr langen Plangenehmigungsverfahren mit zahlreichen Einsprachen und Beschwerden nicht ein weiteres Mal zu verzögern. Eine neue S-Bahnhaltestelle Solitude wird daher losgelöst von der Rheinbrücke im Rahmen der Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel verfolgt. Die neue Eisenbahnbrücke wurde im Oktober 2012 in Betrieb genommen.

Eine S-Bahn-Haltestelle Solitude ist im Rahmen der Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel zu planen und ggf. zu realisieren. Über den Zeitpunkt der Realisierung kann der Kanton Basel-Stadt nicht alleine entscheiden. Dieser ist wesentlich abhängig vom Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur des Bundes. Umso wichtiger ist es, dass die Haltestelle Gegenstand koordinierter Planungen zwischen allen S-Bahn-Partnern ist und mit dem erarbeiteten trinationalen Angebotskonzept beim Bund für die Aufnahmen in den STEP Ausbauschnitt 2030 eingereicht wird. Sind die Haltestellen erst einmal im Entwicklungsprogramm des Bundes aufgenommen, so könnte der Kanton mit dem Bund in Verhandlungen für eine vorzeitige Realisierung und Vorfinanzierung der Haltestelle Solitude treten.

### 6.2 Anzug Christian Egeler und Konsorten

*– Unter welchen Voraussetzungen und mit welchem Zeithorizont ist die S-Bahnhaltestelle Morgartenring/Allschwil zu realisieren?*

Auch eine S-Bahn-Haltestelle Morgartenring ist im Rahmen der Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn Basel zu planen und ggf. zu realisieren. Über den Zeitpunkt der Realisierung kann der Kanton Basel-Stadt nicht alleine entscheiden. Dieser ist wesentlich abhängig vom Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur des Bundes. Umso wichtiger ist es, dass die Haltestelle

Gegenstand koordinierter Planungen zwischen allen S-Bahn-Partnern ist und mit dem erarbeiteten trinationalen Angebotskonzept beim Bund für die Aufnahmen in den STEP Ausbauschnitt 2030 eingereicht wird. Sind die Haltestellen erst einmal im Entwicklungsprogramm des Bundes aufgenommen, so könnte der Kanton mit dem Bund in Verhandlungen für eine vorzeitige Realisierung und Vorfinanzierung der Haltestelle Morgartenring treten.

- Welche weiteren Orte sind für eine S-Bahn-Haltestelle geeignet und könnten im Rahmen einer regionalen Gesamtkonzeption berücksichtigt werden?

Wie eingangs erwähnt, stehen derzeit im Kanton Basel-Stadt ausser Morgartenring auch Solitude, St. Jakob, Riehen-Stettenfeld bzw. Lörrach-Zollweg sowie die Innenstadthaltestellen des Herzstücks zur Diskussion; im Kanton Basel-Landschaft Pratteln Buholz und im Kanton Solothurn Dornach Öpfelsee. Alle neuen Haltestellen werden im Rahmen des STEP Ausbauschnittes 2030 weiterverfolgt.

## 7. Antrag

Aufgrund dieses Zwischenberichts beantragen wir, die Anzüge Stephan Gassmann und Konsorten betreffend Errichtung einer S-Bahn-Haltestelle „Solitude“ sowie Christian Egeler und Konsorten betreffend S-Bahn-Haltestelle Morgartenring-Allschwil stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin