



An den Grossen Rat

17.5057.02

BVD/P175057

Basel, 29. März 2017

Regierungsratsbeschluss vom 28. März 2017

Interpellation Nr. 6 von Balz Herter betreffend „Stand Projektierung und Finanzierung Herzstück“

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 15. März 2017):

In der Region Basel läuft die Planung zum Herzstück - der Bahnverbindung zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof - seit nunmehr geraumer Zeit und in letzter Zeit mit einer doch eher verwirrenden medialen Begleitung. Es besteht grosse Einigkeit darüber, dass dieses Infrastrukturvorhaben von grosser Bedeutung für unsere Stadt und die gesamte Region ist und alles dran gesetzt werden muss, die notwendigen Bundesmittel dafür zugesprochen zu erhalten. Damit es wegen der langen Zyklen auf Bundesebene bei der Bereitstellung der Mittel für die Kantone nicht zu Verzögerungen kommt, sind Parlament und Regierung von Basel-Stadt bereit, mit dem Bund Verhandlungen über die Vorfinanzierung durch den Kanton zu verhandeln. Gemäss aktueller Berichterstattung der BZ, soll dies jedoch gesetzlich nicht möglich sein. Nachdem der Grosse Rat bereits einen Planungskredit von über CHF 19 Millionen gesprochen hatte und vor kurzem massive Kritik am Projekt laut wurde und neue Projektideen verfolgt werden, kommt nun zusätzliche Verunsicherung betreffend Vorfinanzierung auf.

Daher bitte ich die Regierung um Klärung und Beantwortung folgender Fragen:

1. Regionaler Verkehr:
 - Welche Teile der Stadt Basel sollen mit dem Herzstück besser erschlossen werden? Kommt auf jeden Fall eine Haltestelle in den Bereich Marktplatz/Universität/Spital? Wie steht es mit den Gebieten Claraplatz/Messe Basel sowie Bahnhof St. Johann/Novartis?
 - Wird mit dem Herzstück der Badische Bahnhof so angefahren, dass danach nur eine Weiterfahrt ins Wiesental möglich ist, oder soll eine Linienführung gewählt werden, welche auch die S-Bahn-Linien rheinaufwärts Richtung Badisch Rheinfelden und rheinabwärts Richtung Freiburg im Breisgau bedienen kann?
2. Fernverkehr:
 - Soll eine Linienführung gewählt werden und sollen Randbedingungen des Projekts so festgelegt werden, dass auch Fernverkehrszüge über das Herzstück geführt werden können?
 - Ist die Forderung, dass auch der Güterverkehr das Herzstück befahren können soll, definitiv vom Tisch?
3. Randbedingungen zum Vorgehen:
 - Stimmt die Grössenordnung für die Kosten des Projekts, wie seinerzeit im Ratschlag der Regierung festgehalten, immer noch?
 - Will die Regierung ein Projekt vorlegen, dem die SBB zustimmen können und bei dem – aufgrund der Zustimmung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) – Aussicht auf Kostentragung durch den FABI-Fonds des Bundes besteht?
 - Kann die Regierung einen Zeitplan sicherstellen, dass die Frist für die Einreichung bei der nächsten Runde der FABI-/STEP Verteilung gewährleistet ist?

4. Vorfinanzierung:
- Wie beurteilt die Regierung die Rechtslage
 - Wie beurteilt die Regierung die politische Chancen für eine Vorfinanzierung (falls rechtlich möglich)
- Balz Herter

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Regionaler Verkehr

- *Welche Teile der Stadt Basel sollen mit dem Herzstück besser erschlossen werden? Kommt auf jeden Fall eine Haltestelle in den Bereich Marktplatz/Universität/Spital? Wie steht es mit den Gebieten Claraplatz/Messe Basel sowie Bahnhof St. Johann/ Novartis?*

Gemäss Vorstudie sind zwei Haltestellen geplant, eine im Grossbasel und eine im Kleinbasel. Die genaue Lage der Haltestellen wird aktuell im Zusammenhang mit der definitiven Linienführung festgelegt. Derzeit arbeiten die beiden Basel mit Hochdruck an der Optimierung der Bestvariante (Mitte) aus der Vorstudie. Linienführung und Lage der Haltestellen werden in enger Abstimmung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV), der SBB und der DB so ausgestaltet, dass das Herzstück die Anforderungen an Funktionalität, Erschliessungsqualität, Wirtschaftlichkeit und Flexibilität bestmöglich erfüllt.

- *Wird mit dem Herzstück der Badische Bahnhof so angefahren, dass danach nur eine Weiterfahrt ins Wiesental möglich ist, oder soll eine Linienführung gewählt werden, welche auch die S-Bahn-Linien rheinaufwärts Richtung Badisch Rheinfelden und rheinabwärts Richtung Freiburg im Breisgau bedienen kann?*

Um das trinational abgestimmte und von der Region Ende 2014 beim Bund eingereichte Angebotskonzept für die S-Bahn Basel mit schnellen und umsteigefreien Durchmesserlinien quer durch die Agglomeration realisieren zu können, müssen die Zulaufstrecken ausgebaut und die von Süden in den Badischen Bahnhof einfahrenden Linien aus dem Wiesental und vom Hochrhein ins Herzstück eingeführt werden. Eine Anbindung von Norden aus Richtung Freiburg wurde im Rahmen der Vorstudie nicht weiterverfolgt. In den derzeit laufenden Planungen werden auch Möglichkeiten untersucht für Anpassungen, die sich bei veränderten Anforderungen ergeben könnten. Zu diesen Optionen gehört unter anderem auch eine eventuelle Anbindung an die Stammstrecke aus Richtung Freiburg.

2. Fernverkehr

- *Soll eine Linienführung gewählt werden und sollen Randbedingungen des Projekts so festgelegt werden, dass auch Fernverkehrszüge über das Herzstück geführt werden können?*
- *Ist die Forderung, dass auch der Güterverkehr das Herzstück befahren können soll, definitiv vom Tisch?*

Klar im Vordergrund steht für den Regierungsrat die Funktion des Herzstücks als zwingend erforderliches Bauwerk (Lückenschluss), um ein attraktives trinationales S-Bahn-Angebot zu realisieren, das die dringend benötigten Kapazitäten und Qualitäten bereitstellen kann. Ziel ist es, das von den Kantonen der Nordwestschweiz zusammen mit dem Land Baden-Württemberg und der Region Grand Est entwickelte Angebotskonzept umzusetzen. Ob die Tunnelstrecken auch dem Fernverkehr zur Verfügung stehen, ist von Seiten der Bundesbehörden (BAV) in Bern vorzugeben. Derzeit liegen keinerlei derartige Anforderungen vor. Der Güterverkehr hingegen soll auf jeden Fall auf den bestehenden Strecken geführt werden.

3. Randbedingungen zum Vorgehen

- *Stimmt die Grössenordnung für die Kosten des Projekts, wie seinerzeit im Ratschlag der Regierung festgehalten, immer noch?*

Ja. Die im Ratschlag zur Ausarbeitung eines Vorprojekts für das Herzstück genannte Grössenordnung der Baukosten von rund 1.5– 2 Mrd. Franken stimmt nach wie vor. Wenn neulich in der Öffentlichkeit von höheren Kosten die Rede war, dann sind darin auch Kosten für Kapazitätssteigerungen auf den Zulaufstrecken enthalten.

Es ist nun Aufgabe des Vorprojekts, die Schätzungen zu verfeinern und eine Kostenprognose mit einer Genauigkeit von $\pm 20\%$ zu erreichen. Die laufenden Studien haben auch Kostenoptimierungen für das gesamte S-Bahn-System zum Ziel. Mit einer Senkung der Kosten sollen das Nutzen-Kosten-Verhältnis verbessert und die Chancen für die Aufnahme des Herzstücks inklusive Ausbauten auf den Zulaufstrecken in den Ausbauschnitt 2030/35 des Bundes erhöht werden.

- *Will die Regierung ein Projekt vorlegen, dem die SBB zustimmen können und bei dem – aufgrund der Zustimmung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) – Aussicht auf Kostentragung durch den FABI-Fonds des Bundes besteht?*

Der Regierungsrat setzt alles daran, dass das Herzstück und die übrigen für das S-Bahn-System benötigten Streckenausbauten Aufnahme in den Ausbauschnitt 2030/35 des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) für Bahninfrastrukturen finden und somit vom Bund über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werden.

In Zusammenarbeit mit dem BAV untersuchen die beiden Basel in enger Abstimmung mit der SBB Infrastruktur und der DB Netz AG den Ausbau des Gesamtsystems. Neben dem Herzstück als Kernelement geht es dabei insbesondere um eine optimale Abstimmung mit den erforderlichen Ausbauten auf den Zulaufstrecken. Das Herzstück ist mehr als nur ein Verbindungstunnel; es ist das bisher fehlende, absolut zentrale Bindeglied eines leistungsfähigen Netzes mit attraktiven Durchmesserlinien.

- *Kann die Regierung einen Zeitplan sicherstellen, dass die Frist für die Einreichung bei der nächsten Runde der FABI-/STEP Verteilung gewährleistet ist?*

Die laufenden Arbeiten sind zeitlich auf den FABI/STEP-Prozess des Bundes abgestimmt. Das BAV hat zugesichert, die Ergebnisse bei der Erarbeitung der Vorlage ans Bundesparlament zu berücksichtigen.

4. Vorfinanzierung

- *Wie beurteilt die Regierung die Rechtslage*

Eine Vorfinanzierung ist gemäss Art. 58c des (neuen) Eisenbahngesetzes möglich. Es können allerdings nur Projekte vorfinanziert werden, welchen das Parlament grundsätzlich zugestimmt hat. Bezüglich Herzstück bedeutet das: Nur wenn das Herzstück in der Botschaft zum Ausbauschnitt 2030/35 als sinnvoll und finanzierungswürdig beurteilt und von der Bundesversammlung genehmigt wird, kann der Kanton Basel-Stadt mit Aussicht auf spätere Refinanzierung durch den Bund eine Vorfinanzierung leisten. Werden nur Teile des Projekts in den Ausbauschnitt 2030/35 aufgenommen, können nur diese Teile vorfinanziert werden. Über eine Vorfinanzierung verhandelt das Bau- und Verkehrsdepartement bewusst schon vorgängig mit dem Bund, um die Modalitäten frühzeitig zu klären und die Planungssicherheit weiter zu erhöhen.

- *Wie beurteilt die Regierung die politische Chancen für eine Vorfinanzierung (falls rechtlich möglich)*

Der Grosse Rat hat am 11. Januar 2017 eine Motion der Regio-Kommission (RegioKo) und der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) für eine Vorfinanzierung des Herzstücks an den Regierungsrat überwiesen. Die Bereitschaft zu einer Vorfinanzierung ist ein

Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

starkes und deutliches Signal. Auch wenn der Kanton Basel-Stadt erst dann eine Vorfinanzierung mit späterer Refinanzierung durch den Bund leisten kann, wenn die Bundesversammlung das Projekt Herzstück oder Teilprojekte davon in einem Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2030/35 genehmigt hat, so zeigen Parlament und Regierung klar: Basel will und braucht das Projekt. Der Regierungsrat ist überzeugt, dass dieses starke Signal aus der dynamischen trinationalen Wirtschaftsregion Basel auch in Bern gehört wird.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin