



Metropolitankonferenz Basel  
Conférence Métropolitaine de Bâle



## Positionspapier zur trinationalen S-Bahn Basel

vom 18. Dezember 2014

# 1. Ausgangslage, Ziele und Beteiligte

Die Umsetzung einer grenzüberschreitenden, trinationalen S-Bahn Basel ist seit mehreren Jahren Gegenstand von unterschiedlichen Planungen auf kantonaler, regionaler und grenzüberschreitender Ebene. Die trinationale S-Bahn Basel umfasst Strecken in der Nordwestschweiz (Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn und Jura), in Baden-Württemberg (Hochrhein-, Oberrhein- und Wiesentalstrecke sowie die Gartenbahn) und im Elsass die Strecke zwischen Basel und Mulhouse (Abb. 1). Entsprechend den rechtlichen Bestimmungen in der trinationalen Agglomeration Basel ergeben sich in den verschiedenen Ländern unterschiedliche Verfahren und Abhängigkeiten für die Bestellung von Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs. Für die erfolgreiche Weiterentwicklung bzw. Umsetzung einer künftigen grenzüberschreitenden, trinationalen S-Bahn Basel ist ein gemeinsames Konzept mit einem gemeinsamen Willen aller beteiligten Partner unerlässlich. Unter der Leitung der Geschäftsstelle von Agglo Basel wurde in einem rund zweijährigen Prozess ein Angebotskonzept für den mittelfristigen Zustand (2025) sowie ein Angebots- und Fahrplankonzept für den langfristigen Zustand (2030) erarbeitet.

Neben den sieben Bestellerbehörden (Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn, Jura, Land Baden-Württemberg sowie Région Alsace) sind die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW) sowie weitere Mitglieder aus dem Verein Agglo Basel (Landkreis Lörrach / Regionalverband Hochrhein-Bodensee, Ville de Saint-Louis) am Prozess beteiligt.

# 2. Kernpunkte der Strategie: Angebotsziele 2030 und Konzept Durchbindungen

Die Ausgangslage für die Arbeiten war das heutige Angebot mit Grundtakt und den Verdichtungen zur Hauptverkehrszeit (HVZ).

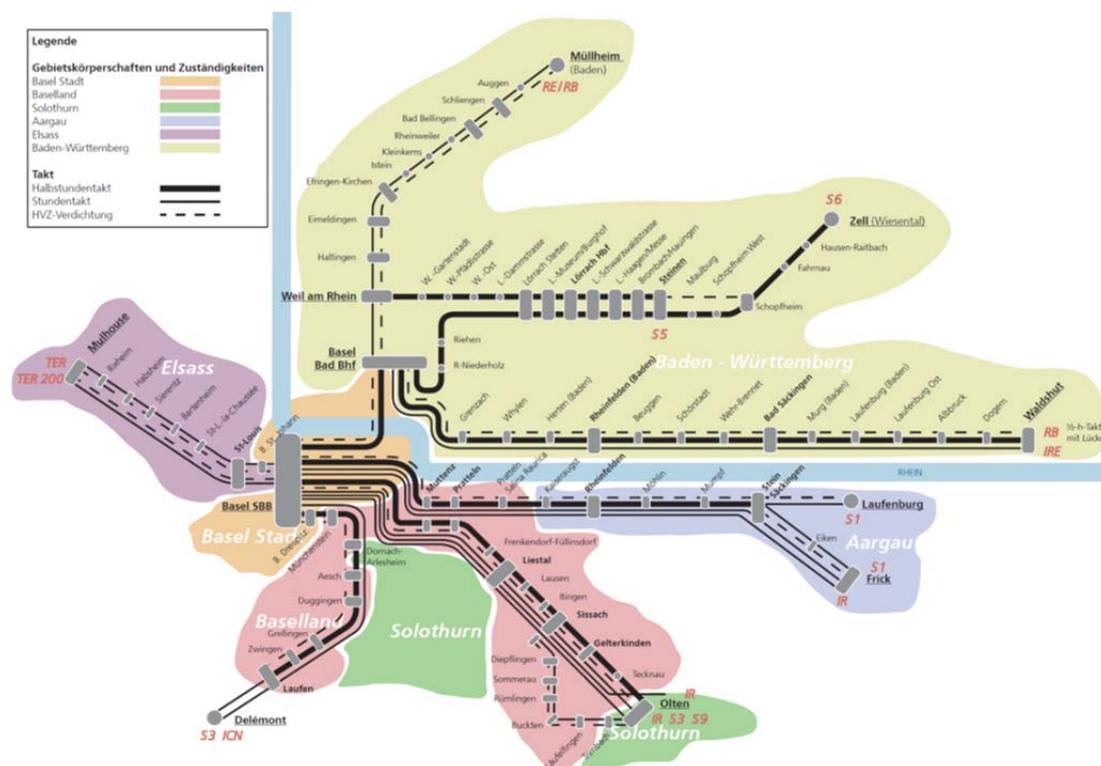


Abb. 1: Zuständigkeiten und heutiges Angebot



## Variante 1

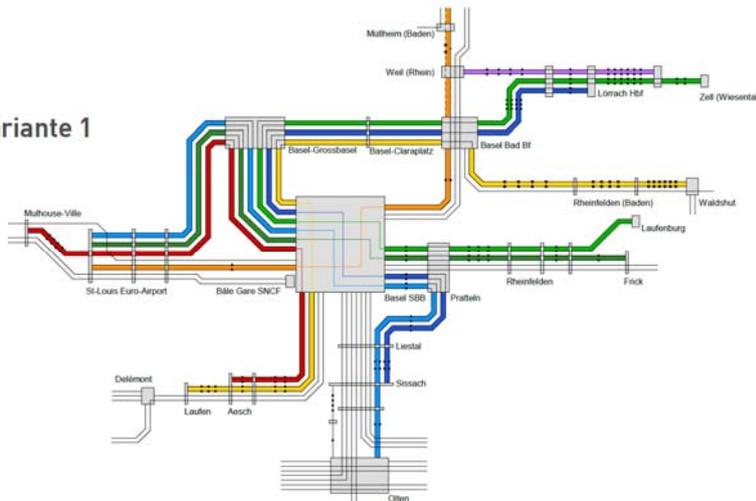


Abb. 3: Konzept Durchbindungen Variante 1

In einer alternativen Variante (Abb. 4) wurde eine geänderte Durchbindung im Herzstück betrachtet. Mit einer direkten Durchbindung von Mulhouse ins Fricktal verändern sich die Reisezeiten auf einigen Verbindungen im Minutenbereich, wovon insbesondere die Achse Mulhouse – Fricktal positiv betroffen wäre. Gleichzeitig entsteht aber auf einigen Strecken eine Abweichung vom 15-Minuten-Takt, der sich durch die Überlagerung von zwei Linien mit je einem 30-Minuten-Takt ergeben sollte. Beide Varianten werden weiterverfolgt und in den weiteren Bearbeitungsschritten optimiert.

## Variante 2

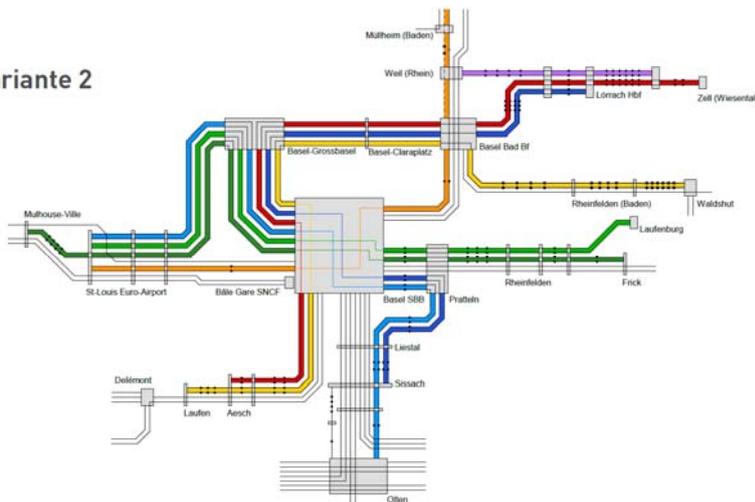


Abb. 4: Konzept Durchbindungen Variante 2

### Deutliche Reisezeitgewinne

Gegenüber dem Status quo führt das Angebotskonzept zu diversen Reisezeitgewinnen. Generell können auf allen Verbindungen zwischen 2 und 14 Minuten gewonnen werden. So würde sich beispielsweise die Reisezeit zwischen Rheinfelden (CH) oder Liestal zum EAP gegenüber heute je nach Variante um 10 bzw. 14 Minuten verkürzen. Die Fahrt von Lörrach nach Pratteln würde um 6 bzw. 9 Minuten verkürzt.

Neben den Fahrzeitreduktionen stellt die Einführung von durchgehenden Linien (sog. Durchmesserlinien), welche verschiedene Agglomerationsteile neu miteinander verbinden, einen zusätzlichen Vorzug des Angebotskonzeptes dar. Für die Fahrgäste bedeutet dies, dass sie ihr Fahrziel direkter und bequemer erreichen können als bisher. So werden die Peripherien rund um Basel direkt miteinander verbunden. Der Wegfall von zahlreichen Umsteigevorgängen, welche ein sehr kundenrelevantes Angebotselement darstellen, führt zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung der S-Bahn und des gesamten öffentlichen Verkehrssystems der Agglomeration Basel.

## Notwendige Infrastrukturen

Für die Umsetzung des Konzepts sind eine Reihe von grösseren Infrastrukturausbauten im trinationalen Raum erforderlich. Dazu zählen:

- Herzstück Basel als Y-Variante
- Ausbau St-Louis – St-Johann mit 4 Gleisen und mit Unterwerfung in St-Johann
- Anschluss des EAP an das Bestandsnetz. 4 Bahnsteigkanten im Bahnhof; Wendegleise nördlich des Bahnhofs
- Elektrifizierung Hochrheinstrecke
- Kreuzungsbahnhof in Schopfheim West
- Steigerung der Leistungsfähigkeit Einfahrt Basel Bad Bf
- Kreuzungsbahnhof Lörrach-Zollweg oder Ausbau des Bahnhofs Riehen (je nach Variante)
- Ausbau der Bahnhöfe Basel SBB, Muttenz, Pratteln und Liestal
- Doppelspur im Laufental, die jedoch in den beiden Varianten nicht an derselben Stelle liegt; Rechtsbetrieb zwischen Basel und Aesch

## Eingabe STEP 2030 (BIF)

Das vorliegende Konzept zur Entwicklung der S-Bahn Basel mit den minutengenau definierten Angebotszielen bildet die Grundlage für die Eingabe der Angebotsvorstellung der Nordwestschweizer Kantone für den Ausbauschritt STEP 2030 im Rahmen des FABI-Prozesses (Eingabe Angebotskonzept erfolgte am 28. November 2014). Das Schweizer Stimmvolk hatte im Februar 2014 der FABI-Vorlage zur Schaffung eines Bahninfrastrukturfonds (BIF) zugestimmt. Mit dem BIF werden künftig die Bahninfrastrukturen in der Schweiz in Ausbauschritten (STEP) finanziert.

Gemäss dem Prozessablauf bei FABI beinhaltet die Eingabe der Kantone das Angebotskonzept für den Regionalverkehr. Eine Iteration zwischen Fernverkehr, Regionalverkehr und dem Güterverkehr erfolgt im kommenden Jahr mit dem Ziel eines schweizweiten Konzeptentwurfs und der Bildung von Modulen (Angebotsverbesserungen inkl. notwendige Infrastruktur und Rollmaterial).

## Volkswirtschaftlicher Nutzen für die ganze Region

Mit dem Herzstück, das die nationalen Netze zu einem leistungsfähigen, trinationalen S-Bahn-System verbindet, entsteht ein deutlicher volkswirtschaftlicher Nutzen in der gesamten Agglomeration Basel. Dies belegt [eine Studie](#), in der mittels sogenannten Agglomerationseffekten das wirtschaftliche Potenzial eines trinationalen S-Bahn-Systems mit raschen Durchmesserlinien für die Region berechnet wurde.

Die faktische Vergrösserung der trinationalen Agglomeration Basel aufgrund der besseren Verkehrsverbindungen führt zu einer Erhöhung des Bruttoinlandprodukts (BIP), zu einem Plus des Volkseinkommens und zu einer höheren Arbeitsproduktivität pro Arbeitsplatz. In Zahlen ausgedrückt beträgt der volkswirtschaftliche Gesamtnutzen des Herzstücks (Variante Y) rund CHF 183 Mio. pro Jahr. Alleine dadurch würden die jährlichen diskontierten Investitionskosten von rund CHF 63 Mio. pro Jahr in das Herzstück während der voraussichtlichen Nutzungsdauer rentabilisiert.

Ausbauten von Verkehrsinfrastrukturen erzeugen zudem über die Siedlungsentwicklung dynamische Effekte, welche schwer zu beziffern sind. Bei vergleichbaren Projekten sind solche Effekte nachgewiesen, beispielsweise bei der S-Bahn im Glattal sowie der S-Bahn im Limmattal.

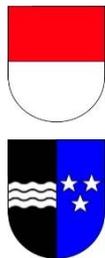
### 3. Forderungen der Metropolitankonferenz Basel

Die Metropolitankonferenz Basel fordert vom Bund:

- Die Angebotsvorstellungen der Planungsregion Nordwestschweiz für den Ausbauschnitt 2030 mit dem Ziel zu berücksichtigen, die Kapazitätsüberlast abzubauen und mittels solidem Mobilitätskonzept zur Sicherung der Standortgunst beizutragen.
- Insbesondere sollen die Schlüsselprojekte
  - Durchmesserlinie für eine trinationale S-Bahn Basel (Herzstück) mit ¼-h-Takt im inneren Agglomerationsgürtel sowie neuen Direktverbindungen quer durch die Agglomeration und die Kernstadt,
  - ½-h-Takt auf der Strecke Biel-Delémont-Basel
  - sowie die Kapazitätserweiterungen Aarau-Zürich und Biel-Olten spätestens auf 2030 umgesetzt werden.
- Mit der Durchmesserlinie Basel (Herzstück), mit welcher deutlich bessere Verkehrsverbindungen entstehen, ein Projekt zu unterstützen, welche die Volkswirtschaft in der Region nachweislich stärkt, aber auch gesamtschweizerisch Nutzen bringt.

Diese Forderungen werden unterstützt von folgenden Kantonen und Institutionen:

---



Diese Forderungen werden unterstützt von folgenden Organisationen:

---

