

CVP Basel-Stadt

Herzstück der Basler S-Bahn: CVP fordert Variante "Nord"

Die CVP Basel-Stadt unterstützt die Realisierung einer direkten S-Bahn-Verbindung vom Bahnhof SBB zum Badischen Bahnhof, bevorzugt aber die Variante Nord. Diese ist zukunftsgerichteter und weist klare Vorteile auf. Für die Realisierung empfiehlt die CVP eine Public-Private-Partnership.

1. Ziele

Das Projekt und seine Varianten müssen an folgenden Zielen gemessen werden:

- Die wichtigsten Wirtschaftszentren und Verkehrsknotenpunkte werden mit der Bahn erschlossen. Bestehende – ebenso neue – S-Bahnlinien haben radial via Innerstadt diese Wirtschaftszentren und Verkehrsknotenpunkte zu bedienen.
- Das S-Bahn-Herzstück soll die Innerstadt – vom öV - entlasten, aber auch Verkehr von Strassen wegnehmen, um einen Kollaps beim Autoverkehr zu verhindern.
- Die Realisierung soll für eine prosperierende Weiterentwicklung der Region Basel rasch erfolgen. Die Zusammenarbeit mit den umliegenden Gemeinwesen ist unabdingbar. Für die Finanzierung sind auch unkonventionelle Möglichkeiten zu prüfen.

2. Beurteilung der Varianten

Die CVP erachtet das Projekt "Herzstück" als richtig, nimmt aber eine andere Abwägung vor bezüglich deren Varianten "City" und "Nord". Den Vorschlag einer oberirdischen S-Bahn-Verbindung im Norden Basels erachtet sie als wenig Ertrag bringend.

Die Überlegungen im Einzelnen:

- Das **Herzstück, Variante "City"** folgt weitgehend dem bestehenden Korridor vom Bahnhof SBB über die Innerstadt Grossbasel, Innerstadt Kleinbasel/Messe zum Badisch Bahnhof. Diese Variante bringt planerisch/entwicklungsmässig nichts Neues, sie bringt im Wesentlichen eine Duplizierung einer vom öV bereits gut bedienten Achse.

Unbestritten ist, dass mit dem Herzstück insbesondere die schweizerischen Gemeinden in der Agglomeration Basel näher an die Basler Innerstadt herangeführt werden, dies indem sie – bei Ankunft mit der S-Bahn beim Bahnhof SBB – nicht in Tram oder Bus umsteigen müssen, sondern ohne Verzug direkt die Innerstadt erreichen können. Die Basler Innerstadt ist zweifellos ein Anziehungspunkt für die BewohnerInnen der umliegenden Gemeinden, dies sowohl bezüglich Arbeit, Einkauf oder Kultur und Unterhaltung. Dem kann entgegengehalten werden, dass die Variante Nord des Herzstücks die Grossbasler In-

nerstadt genau gleich erschliesst wie die Variante City. Weniger trifft dies naturgemäss zu bezüglich der Innerstadt Kleinbasel/der Messe Basel.

Das Herzstück bringt zweifellos eine Entlastung der Basler Innerstadt von der dichten Belegung mit dem öV, insbesondere den Tramzügen. Die Variante City entlastet den Innerstadtkorridor auf der ganzen Länge zwischen den beiden Bahnhöfen SBB und DB, eine gleichermassen starke Entlastung in der Grossbasler Innerstadt bringt allerdings auch die Variante Nord.

- Die **Variante "Nord" des Herzstücks** erschliesst das ganze Gebiet von Basel Nord, welches sich in starker Entwicklung befindet. Dies bezieht sich insbesondere auf die Anzahl Arbeitsplätze, welche bereits hoch ist und sich laufend vergrössert (Novartis Campus, aber auch die Kleinbasler-Seite). Eine attraktive Erschliessung von Basel Nord mit der S-Bahn ist geeignet, der wirtschaftlichen Entwicklung, respektive der dortigen Schaffung von Arbeitsplätzen und der Ansiedlung von neuen Betrieben weiteren Schwung zu geben. Diese Variante des Herzstücks bringt eine bessere Erschliessung der Agglomerationsgemeinden mit Basel Nord, verbessert aber auch die Anknüpfung von Basel Nord an die Grossbasler-Innenstadt.

Die Variante Nord ist zweifellos geeignet, zahlreiche Pendler nach Basel Nord – seien es solche aus der Stadt Basel oder aus den Agglomerationsgemeinden – für den öV zu gewinnen. Die Variante Nord ist somit – wie bereits erwähnt – nicht nur geeignet die Grossbasler Innenstadt verkehrsmässig zu entlasten, sondern wird auch eine deutliche Entlastung beim Individualverkehr nach Basel Nord mit sich bringen.

Die bestehende S-Bahn-Linie 1 (aus dem Fricktal über Pratteln und Basel nach Mulhouse) fährt jetzt ab dem Bahnhof SBB auf der Trasse der SNCF zum Bahnhof St. Johann. Wenn das Herzstück mit der Variante Nord realisiert wird, kann auch diese Linie ab dem Bahnhof SBB auf dem Herzstück-Trasse zum Bahnhof St. Johann geführt werden. Damit können die Benützer der S1, immerhin der Raum Fricktal, Rheinfelden, Pratteln, jetzt auch mit der S-Bahn direkt die Innerstadt Grossbasel erreichen. Andererseits wird das bisherige SNCF-Trasse vom Bahnhof SBB zum Bahnhof St. Johann, welches stark belastet ist und ev. bald ausgebaut werden müsste, vom Regionalverkehr entlastet.

- Neben den raumplanerischen und wirtschaftlichen sind **finanzielle und betriebliche Überlegungen** relevant. Unbestreitbar ist, dass der Bau der Variante Nord deutlich teurer ist als die Variante City. Dabei kann allenfalls die teilweise Führung in Hochlage mithelfen, die Kosten zu verringern. Für die Erstellung des Herzstücks bedarf es auf jeden Fall einer besonderen Anstrengung, sei es die Unterstützung durch den Bund, sei es durch eine allfällige Realisierung einer Public-Private-Partnership PPP (vgl. auch hiernach). Nicht richtig wäre es, jetzt aus finanziellen Überlegungen eine deutlich bessere Variante

fallen zu lassen. Auch bei der – weniger teuren – Variante City ist derzeit die finanzielle Machbarkeit nicht erwiesen, so dass es auch hier besonderer Anstrengungen bedürfte.

Es stellt sich die Frage nach den Benützern. Soweit es sich um die Erschliessung der Innerstadt Grossbasel handelt, bestehen bezüglich der Nachfragenden keine Unterschiede, auch nicht bezüglich der zeitlichen Verteilung (ganz-tägig, auch abends, ebenso am Wochenende). Bei der Variante Nord kommen hingegen – wohl sehr zahlreiche – Pendler hinzu, welche aus der Stadt und den Agglomerationsgemeinden die Arbeitsplätze in Basel Nord erreichen wollen. Dass diese die S-Bahn schwergewichtig am Morgen und gegen Abend benutzen, kann nicht ein eigentliches Gegenargument sein.

Unbestreitbar ist auch, dass die Fahrt zwischen den beiden Bahnhöfen bei der nördlichen Führung mehr Zeit (+ 6 Minuten) beansprucht. Dies dürfte tragbar sein im Hinblick darauf, dass das Herzstück Variante Nord für die Erschliessung der Grossbasler Innerstadt keinen Unterschied ausmacht, und für die Bahn-Benutzer nach Basel-Nord auf jeden Fall eine deutliche Verbesserung bringt. Es bleibt eine gewisse Verschlechterung für die Passagiere auf der ganzen Verbindung zwischen den zwei Bahnhöfen.

3. Realisierung

Voraussetzung für eine Realisierung des Projekts ist zweifellos, dass die Region sich bald auf eine Variante einigt und diese geschlossen nach aussen vertritt. Nur so ist denkbar, die finanziellen Mittel (u.a. beim Bund, vgl. hiernach) zu erwirken, und die rechtlichen Fragen speditiv zu bereinigen (u.a. Benützung von französischem Terrain).

Die finanzielle Machbarkeit ist derzeit noch nicht gewährleistet, wobei dies für die Variante City wie die Variante Nord gilt. Unbestritten ist, dass der Bund für den öffentlichen Verkehr in den Agglomerationen bereits grosse finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt hat, bzw. gedenkt, dies auch in Zukunft zu tun. Auffallend ist, dass die Verteilung innerhalb der Schweiz ungleichmässig ist, indem etwa die Region Zürich – über die vergangenen Jahre betrachtet wie für die nächste Zukunft – ein Mehrfaches dessen bezogen hat, bzw. beziehen wird, was der Region Basel zufließt. Diese stiefmütterliche Behandlung hängt mit dem grossen Druck von Seiten Zürich's zusammen, hat aber auch eine Ursache darin, dass die Region Nordwestschweiz während der vergangenen Jahrzehnte zu wenig Projekte entwickelt hat und beim Bund dafür zu wenig hart vorstellig geworden ist. Ein Ausgleich mit einem jetzt markanten finanziellen Beitrag ist notwendig und angemessen.

Für die Realisierung ist eine Public-Private-Partnership zu prüfen. Der Teil "Public" ist notwendig, indem für ein solch grosses Projekt ein entschlossener politischer Wille der Region vorhanden sein muss. Beim öffentlichen Verkehr wird seit einiger Zeit vermehrt eine Trennung zwischen Infrastruktur und Bahnbetrieb vorgenom-

men. Dies kann auch hier vorgesehen werden. Die CVP schlägt vor, dass eine Konzession an eine private Unternehmung erteilt wird, welche die Verbindung erstellt und danach der Bahn gegen Entgelt zur Verfügung stellt. Dabei ist naturgemäss der Beitrag der öffentlichen Hand (Zahlungen des Bundes zugunsten des Agglomerationsverkehrs) bei den Randbedingungen zu berücksichtigen. Eine private Unternehmung ist nach einer Konzessionseinräumung in der Lage, die Erstellung der verlangten Bahnlinie rascher durchzuziehen als die öffentliche Hand, welche mit zahlreichen, teils gegenläufigen Einwirkungsmöglichkeiten zu kämpfen hätte.

Basel, 5. August 2009

PRü/vp