



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

06.0848.01

WSD/P060848
Basel, 31. Januar 2007

Regierungsratsbeschluss
vom 30. Januar 2007

Ausgabenbericht

betreffend

**Investitionsbeitrag des Kantons Basel-Stadt an die Verlängerung der Perrons
Gleise 1 - 3 im Bahnhof Basel SBB**

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Ausgangslage	3
3. Das Projekt	4
3.1 Varianten.....	4
3.2 Kurzbeschreibung des Projekts in Variante 2	5
4. Kosten und Finanzierung	6
4.1 Kosten	6
4.2 Finanzierung und Kostenteilung.....	6
5. Nutzen der Perronanpassung, Bezug zu anderen Projekten	7
6. Zeitplan	7
7. Politische Würdigung	8
8. Antrag	8

Inzwischen haben die Kantone Basel-Landschaft und Aargau mit der SBB Verträge abgeschlossen, gemäss denen S-Bahn-Haltepunkte generell mit einer Perronlänge von 220 m und einer Höhe von 55 cm ausgestattet werden.

Im Bahnhof SBB müssen 2007 die zwei Weichen, die zu den Gleisen 1 – 3 führen, ersetzt werden. Diese Oberbauerneuerung fällt relativ kurzfristig und viel früher als erwartet an. Sie ist aber laut Angaben der SBB wegen der höheren Gleisbeanspruchung in den letzten Jahren erforderlich.

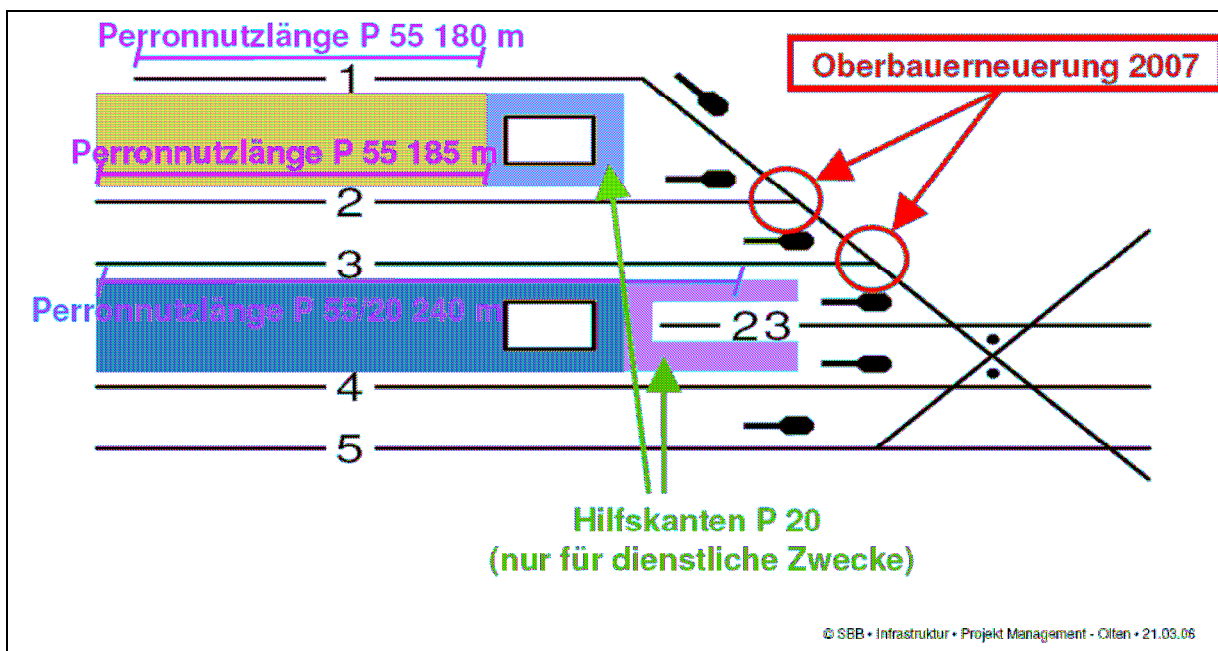


Abb. 2 Heutiger Zustand der Gleise 1 - 3; geplante Oberbauerneuerung ²

3. Das Projekt

3.1 Varianten

Mit der Weichenerneuerung bietet sich die Möglichkeit, die Gleise 1 - 3 neu zu trassieren und die Perrons zu verlängern. Die SBB hat den Nutzen und die Kosten solcher Massnahmen im Rahmen eines Vorprojekts anhand von drei Varianten untersucht.

0. Ersatz der beiden Weichen; Belassen Ist-Zustand (wie in Abb. 2);
Kosten CHF 990'000.- (Kostengenauigkeit $\pm 20\%$, Schätzung Preisbasis 02/2006)
1. Perronverlängerung entlang Gleis 3 von 240 auf 280 m mit Gleisanpassungen;
Kosten: CHF 1'980'000.- ($\pm 20\%$)
2. Vollausbau: Anpassungen Gleisanlagen und Verlängerung der Perrons Gleise 1 - 3;
Kosten: CHF 2'750'000 ($\pm 20\%$)

² P55 = Perronhöhe 55 cm über Schienenoberkante (heutiges Standardmass); P20 = Perronhöhe 20 cm

Sowohl Variante 0 als auch Variante 1 generieren gegenüber heute keinen eigentlichen Mehrnutzen. Bei Variante 1 wird zwar das Gleis 3, das heute fast ausschliesslich von Fernzügen benutzt wird, verlängert. Jedoch würde es selbst mit der neuen Länge von 280 m immer noch unter den für den Fernverkehr geltenden Normen von 320 m bzw. 420 m liegen, so dass sich daraus keine nennenswerten Vorteile im Betriebsablauf ergeben. Variante 1 wird daher von der SBB nicht weiterverfolgt.

Variante 2 hingegen generiert einen Mehrnutzen für den Perron 1 und fürs Gleis 3. SBB und Kanton Basel-Stadt sind übereingekommen, gemeinsam die Variante 3 weiterzuverfolgen.

3.2 Kurzbeschreibung des Projekts in Variante 2

Der Perron 1 wird auf einer Nutzlänge von neu 220 m (Gleis 1) und 225 m (Gleis 2) auf 55 cm erhöht. Das Perronende wird verbreitert, indem die beiden Gleisachsen um wenige Meter ostwärts verschoben werden (s. Abb. 3). Das Gleis 3 wiederum wird von 240 m auf 280 m verlängert und ebenfalls durchgehend auf 55 cm erhöht. Es soll neu direkt über eine Doppelkreuzungsweiche angebunden werden, wodurch auf den Ersatz der bestehenden Weiche verzichtet werden kann. Das Kopfgleis 23, auf dem heute nur noch vereinzelt Lokomotiven oder Wagen abgestellt sind, soll aufgehoben werden.

Verbunden mit der Perronerhöhung müssen vorhandene Werkleitungen und Schächte neu verlegt werden. Ebenso sind wegen der zusätzlichen Elektro-Installationen neue Zuleitungen notwendig. Der heutige Postlift auf dem Perron 1 wird abgebrochen und durch eine Betondecke verschlossen. Bedingt durch die Verschiebung von Gleis 1 und wegen der Höhenverhältnisse ist gegen das Postgebäude eine Stützkonstruktion von ca. 75 m mit entsprechendem Unterbau notwendig. Analog der neuen Gleisgeometrie sind zwei Signale zu verschieben, während ein drittes aufgehoben wird. Auch die Fahrleitung ist anzupassen.

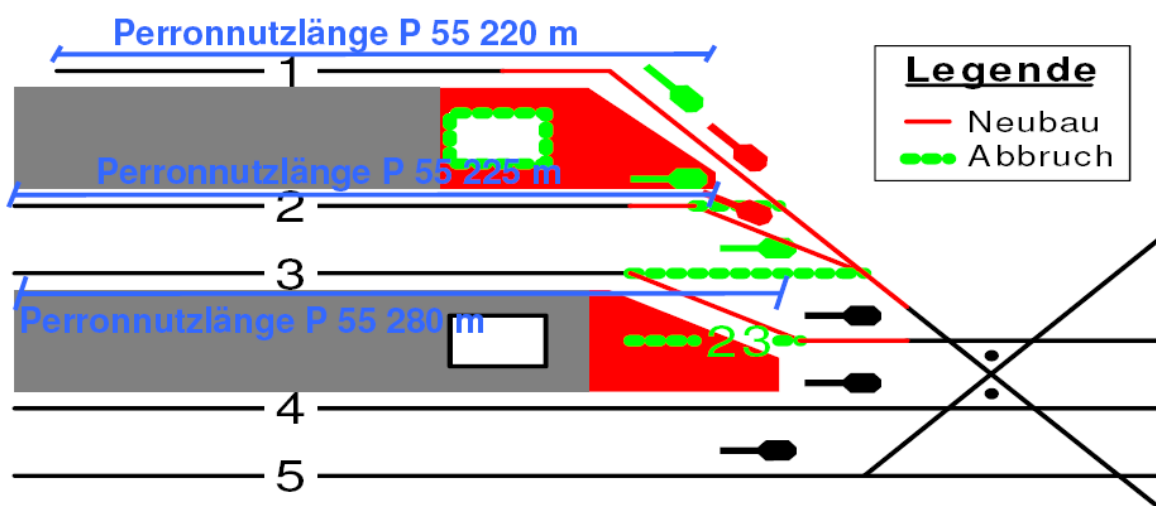


Abb. 3 Lösungsvorschlag (Variante 2)

Die Möglichkeit, in einer ersten Etappe lediglich die Gleisanlagen und erst in einem zweiten Schritt die Perrons auf die vorgesehene Nutzlänge und Höhe anzupassen, hat die SBB ge-

prüft. Allerdings müssten bereits in der ersten Etappe bestehende Perronkanten angepasst sowie Gleistrassen und Kabelkanäle neu ausgerichtet werden. Deshalb würden die Einsparungen im Vergleich zum direkten Vollausbau mit ca. CHF 100'000 nur sehr gering ausfallen. Hingegen müsste in der späteren zweiten Etappe mit Zusatzkosten gerechnet werden, die dannzumal ein Mehrfaches der (in der ersten Etappe) eingesparten Kosten betragen dürften.

4. Kosten und Finanzierung

4.1 Kosten

Auf der Basis Vorprojekt betragen die Kosten für Variante 2 CHF 2'750'000 (bei einer Kostengenauigkeit von $\pm 20\%$). Sie setzen sich wie folgt zusammen (in CHF):

• Projektierung, Immobilien und Rechte	340'000
• Tiefbau Perron und Stützkonstruktion	490'000
• Gleisbauarbeiten	759'000
• Technische Ausrüstung, Kabelanlagen, Fahrleitung	507'000
• Sicherungsanlage	434'000
• Sicherheit	220'000

4.2 Finanzierung und Kostenteilung

Der Kanton Basel-Stadt und die SBB haben folgenden Kostenteiler vereinbart:

- Die Kosten für die Oberbauerneuerung und den Weichenersatz von CHF 990'000 (gemäss Variante 0) gehen voll zu Lasten der SBB.
- Die SBB übernimmt für die Perronverlängerung Gleis 3 pauschal CHF 500'000. Dies erfolgt in Berücksichtigung der Tatsache, dass die Massnahme zum heutigen Zeitpunkt zwar nicht absolut zwingend notwendig ist, dass aber daraus zusammen mit Perron 1 ein positiver Nebeneffekt resultiert.
- Der Restbetrag von CHF 1'260'000 wird analog dem Teiler, der bei der Perronerhöhung der Gleise 1 und 2 im Jahre 2004 vereinbart worden war, zu 60 % von der SBB und zu 40% vom Kanton Basel-Stadt finanziert.

Dies ergibt folgende Kostenaufteilung:

Total		CHF 2'750'000
davon zu Lasten SBB		
• Oberbauerneuerung gemäss Variante 0	CHF 990'000	
• Anrechnung Bedarf bzw. Nutzen Gleis 3	CHF 500'000	<u>CHF 1'490'000</u>
Restbetrag		CHF 1'260'000
davon		
• 60 % SBB	CHF 756'000	
• 40% Kanton Basel-Stadt	CHF 504'000	

Während die SBB total CHF 2'246'000 übernimmt, beteiligt sich der Kanton Basel-Stadt mit CHF 504'000.- (rund 20 %) an den gesamten Investitionskosten. Hinzu kommen 5% Gemeinkostenzuschlag und 7,6% Vorsteuer im Umfang von CHF 65'000.

Für den Kanton Basel-Stadt ergeben sich somit Kosten von insgesamt rund **CHF 570'000** (bei einer Genauigkeit von $\pm 20\%$). Dagegen werden keine Investitionsfolge- und Unterhaltskosten anfallen.

5. Nutzen der Perronanpassung, Bezug zu anderen Projekten

Der Perron 1 wird heute zum überwiegenden Teil durch die S-Bahn-Züge aus dem Fricktal (S1) und dem Wiesental (S6) angefahren, ausserdem von den Zügen der sogenannten Orangen Linie vom Oberrhein. Dafür genügen die heute auf 55 cm erhöhten Perrons auf ihren Längen von 180 m bzw. 185 m.

Die Erhöhung des Perrons 1 auf seiner vollen Länge erlaubt es, dass auch hier 220 m lange S-Bahn-Züge (FLIRT) an- und abfahren können. Auch wenn dies kurzfristig eher die Ausnahme sein wird, ist aufgrund der anhaltenden Verkehrsentwicklung nicht auszuschliessen, dass in naher Zukunft die FLIRT auf den nachfragestärksten Abschnitten in Dreifachtraktion verkehren werden. Im Hinblick darauf werden alle S-Bahn-Haltestellen in den Kantonen Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn so ausgebaut, mit Ausnahme auf der S9 («Läufelfingerli»). Der verlängerte Perron 1 erlaubt insbesondere wegen der Kopfgleise ein Stärken und Schwächen der Kompositionen zu den Spitzenzeiten und die Bewältigung von Grossanlässen wie z.B. der EURO 08.

Bis zur EURO 08 wird zudem auf der Südseite des Bahnhofs SBB der Perron 8 (Gleise 16 und 17) neu gebaut. Dieses Vorhaben hat die Geschäftsleitung der SBB bereits beschlossen. Indem diese Massnahme ungefähr im selben Zeitraum wie die Perronanpassung der Gleise 1 - 3 erfolgen soll, liegen Synergien bei den Bauarbeiten drin. Aus demselben Grund konnten bei der Perronerhöhung im Jahr 2004 die Kosten auf relativ günstigem Niveau gehalten werden.

6. Zeitplan

Nach intensiven Verhandlungen mit der zuständigen Fachstelle des Wirtschafts- und Sozialdepartements reichte im Frühjahr 2006 SBB Projekt-Management Olten das Vorprojekt ein, das die Geschäftsleitung SBB Infrastruktur im Juli 2006 genehmigte.

Momentan läuft das ordentliche eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren. Mit der Bauprojektierung wird begonnen, sobald der Kanton Basel-Stadt seinen Beitrag zugesichert hat. Nach Erarbeitung des Bauprojektes, der Projektgenehmigung und nach dem Vorliegen der Plangenehmigungs-Verfügung ist die Ausführung für die zweite Hälfte 2007 vorgesehen. Die Inbetriebnahme soll auf den Fahrplanwechsel am 9.12.2007 erfolgen.

7. Politische Würdigung

Der Perronumbau der Gleise 1 und 2 ermöglicht den Einsatz von längeren S-Bahn-Zügen. Die Kompatibilität zum Nordwestschweizer Regio-S-Bahn-Netz ist damit gewährleistet.

Ein Verzicht auf den Vollausbau gemäss Variante 2 ist zum heutigen Zeitpunkt möglich. In diesem Fall würden einzig die beiden Weichen ersetzt (gemäss Variante 0). Daraus entstehen für den Kanton Basel-Stadt keine Kosten. Allerdings müssten die Weichen bei einem späteren Perronumbau (Variante 2) verschoben und evt. vorzeitig ersetzt werden, so dass für den Vollausbau mit höheren Kosten als zum heutigen Zeitpunkt zu rechnen sein wird. Dies ist auch bei einem etappierten Vorgehen in Variante 2 der Fall.


Nach der Inbetriebnahme der neuen Haltestelle Dreispitz (am 24. Mai 2006), dem Abschluss der Gleisumbauarbeiten im Badischen Bahnhof und der Verlängerung der S6 aus dem Wiesental bis Basel SBB sowie der für 2007 vorgesehenen neuen Haltestelle Riehen Niederholz und Modernisierung des Bahnhofs Riehen ist die Infrastruktur für die «Regio-S-Bahn 2005» unter finanzieller Beteiligung des Kanton Basel-Stadt realisiert. Der Perronumbau der Gleise 1 und 2 im Bahnhof SBB dürfte die letzte dieser Massnahmen sein.

8. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ausgabenbericht gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 16. April 1997 überprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlusssentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Barbara Schneider
Präsidentin



Dr. Robert Heuss
Staatschreiber

Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

[Hier Titel eingeben]

[Hier Untertitel eingeben]

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ausgabenbericht und in den Bericht Nr. [Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben] der [Hier GR-Kommission eingeben]-Kommission, beschliesst:

://: Für den Investitionsbeitrag an die Verlängerung und Erhöhung der Perrons Gleise 1 - 3 im Bahnhof Basel SBB wird ein Kredit von CHF 570'000 (CHF 504'000 = 40 % der Investitionskosten von CHF 1'260'000 plus Gemeinkostenzuschlag und Vorsteuer im Umfang von CHF 65'000) für die Periode 2007 – 2008 zu Lasten des Wirtschafts- und Sozialdepartements (Position **8010 / 563.004 / 801.5240.40013**; Investitionsbereich 2 «Öffentlicher Verkehr») genehmigt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.