



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

07.5322.03 / 08.5023.03

BVD/P075322/P085023
Basel, 22. August 2012

Regierungsratsbeschluss
vom 20. August 2012

Anzug Stephan Gassmann und Konsorten betreffend Errichtung einer S-Bahn-Haltestelle "Solitude"

Anzug Christian Egeler und Konsorten betreffend S-Bahnstation Morgartenring-Allschwil

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 9. Juni 2010 vom Schreiben 07.5322.02 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 Benützung 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 Be-

handlung 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 9. Juni 2010 vom Schreiben 08.5035.02 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 Strondl“

Wir berichten zu diesen Anzügen wie folgt:

1. Potenzialanalyse als Mittel zur Standort-Evaluation für neue S-Bahn-Haltestellen

1.1 Ausgangslage

Gemäss Planungsauftrag «Angebotsentwicklung Regio-S-Bahn Basel/Nordwestschweiz» (AP Nordwestschweiz), der 1. Teilergänzung im Rahmen der grenzüberschreitenden Regio-S-Bahn¹, werden mögliche Standorte für neue S-Bahnhaltepunkte vertieft untersucht. Auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt sind dies Morgartenring, Breite/Wettstein und Riehen Stettenfeld. Alle drei Haltestellen sind im aktuellen Richtplan des Kantons Basel-Stadt mit Koordinationsstand «Vororientierung» eingetragen.

Im Hinblick darauf hat das Bau- und Verkehrsdepartement (Amt für Mobilität) im Jahr 2010 von einem Solothurner Ingenieurbüro das Potenzial für die drei genannten Standorte und für bestehende S-Bahnhaltestellen untersuchen lassen (siehe Abb. 1 - 3 im Anhang). Dabei wird anhand einer schweizweit standardisierten, von der SBB anerkannten Methodik ein Kennwert ermittelt, der eine einheitliche Bewertung und somit einen Vergleich zwischen unterschiedlichen Haltestellen ermöglicht. Allerdings hat sich gezeigt, dass in einer Stadt wie Basel mit einem relativ hohen Anteil an Binnenpendelnden und einem dichten, lokalen ÖV-Netz die Situation anders ist als in einer Landgemeinde mit überwiegend Weg- oder Zupendelnden. Deshalb ist zusätzlich auf die Strukturdaten im Gesamtverkehrsmodell (GVM) zurückgegriffen worden. Die Potenzialstudie setzt sich somit zusammen aus einer

- Pauschalanalyse: Aufgrund vorhandener Daten aus der Bevölkerungs- und Arbeitsmarktstatistik lässt sich im Einzugsgebiet von S-Bahnhaltestellen das Nettopotenzial² an ÖV-Benutzenden, ausgedrückt in Punkten, sowohl für den Ist-Zustand (2003; siehe Abb. 5) als auch für ein Szenario 2030 (Abb. 6) ermitteln.

und einer

- Verkehrsstromanalyse: Damit lässt sich die zu erwartende Nachfrage für die genannten S-Bahnhaltestellen ermitteln. Unter besonderer Berücksichtigung allfälliger Verlagerungs- und Verlangsamungseffekte (z.B. längere Gesamtreisezeiten durch zusätzliche Haltestellen) lassen sich die Auswirkungen auf die Verkehrsströme von direkt oder indirekt betroffenen Tram- und Buslinien und gegebenenfalls auch auf den Modal Split (Anteil öffentlicher Verkehr am Gesamtverkehr) feststellen.

¹ vgl. Ausgabenbericht 08.2020.01 betreffend Planungskredit für den Weiterausbau der Regio-S-Bahn vom 17.12.2008 und Bericht Nr. 08.2020.02 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission vom 16.09.2009

² Nettopotenzial = Potenzial der neuen Haltestelle abzüglich Potenzial bestehender Haltestelle im Einzugsgebiet (siehe Abb. 2 und 3). Basis bilden die Daten aus dem Geographischen Informationssystem im Umkreis von 1 km rund um die Haltestelle. Dabei wird gemäss den Vorgaben der SBB eine dreistufige Modellierung des Einzugsgebiets mit drei konzentrischen Kreisen vorgenommen. Die Distanz zwischen den Ringen beträgt 250 m. Die ermittelten Daten zu den Einwohnenden und Beschäftigten («Arbeitsplätzen») werden je nach Distanz zur Haltestelle unterschiedlich gewichtet (siehe Abb. 4). Als Faktoren nicht berücksichtigt sind die Qualität der räumlichen Erreichbarkeit (z.B. bezüglich Topografie, Anmarschwege etc) und des örtlichen ÖV-Angebots.

1.2 Solitude

Für den Standort Breite/Wettstein bieten sich drei mögliche Varianten an: Breite (auf der südlichen Rheinseite), Solitude (auf der nördlichen Rheinseite) und die neue Rheinbrücke (Abb. 1). Gemäss der Pauschalanalyse fallen die errechneten Nettopotenzialpunkte für alle drei Lagevarianten ähnlich hoch aus, bei Breite etwas höher als bei Solitude.³

Im Vergleich zu den anderen untersuchten Haltestellen weist die Pauschalanalyse für Solitude ein hohes Nettopotenzial aus (siehe Abb. 5), dies vor allem wegen der Nähe zum Entwicklungs- und Arbeitsplatzgebiet der Roche und deren Ausbauten für die kommenden Jahre. Darüber hinaus besteht an diesem Standort die Möglichkeit, die S-Bahn mit dem Busnetz der BVB zu verknüpfen. Gemäss der Verkehrsstromanalyse, bei der im übrigen Solitude gegenüber Breite besser abschneidet, würde es vor allem im Korridor Bahnhof SBB–Roche zu spürbaren Fahrgastverlagerungen vom Tram und Bus auf die S-Bahn kommen. Voraussetzung hierfür ist eine mindestens viertelstündliche Bedienung der S-Bahnhaltestelle.

1.3 Morgartenring-Allschwil

Die Pauschalanalyse weist für den Standort Morgartenring sogar im Vergleich zu bestehenden S-Bahn-Haltestellen und Bahnhöfen ein beachtlich hohes Nettopotenzial auf. Dafür ist vor allem die hohe Einwohnerdichte, weniger die Arbeitsplätze ausschlaggebend. Die Arbeitsplatzschwerpunkte, namentlich derjenige im Gebiet Bachgraben, liegen ausserhalb des Einzugsgebiets (im Umkreis von 1 km) der untersuchten S-Bahn-Haltestelle. Allerdings ist gemäss Szenario 2030 von einem Bevölkerungsrückgang auszugehen (siehe Abb. 6).

Hinzu kommt, dass das unmittelbare Einzugsgebiet einer künftigen S-Bahn-Haltestelle bereits heute sehr gut mit Tram und Bus erschlossen wird. Aufgrund der Verkehrsanalyse ist auch künftig davon auszugehen, dass die Bevölkerung im städtischen Verkehr weiterhin mehr das Tram oder den Bus als die S-Bahn benutzen wird. Hingegen ist die S-Bahn dank kürzeren Reisezeiten über längere Distanzen attraktiver. Neben Direktverbindungen auch aus der Nordwestschweiz (zusätzlich zu denjenigen aus dem Elsass) ist eine mindestens viertelstündige Bedienung Voraussetzung dafür, dass die Haltestelle entsprechend benützt wird. Allerdings ist diese Möglichkeit heute durch den ausgeprägten Mischverkehr und die weitgehend ausgelasteten Kapazitäten des zweigleisigen Abschnitts Basel SBB – Basel St. Johann stark eingeschränkt.

1.4 Riehen Stettenfeld

Für diese neue Haltestelle ist das Potenzial aufgrund der Lage und der dortigen Siedlungsdichte tiefer als im innenstädtischen Gebiet. Es ist aber durchaus vergleichbar mit den bestehenden benachbarten Haltestellen Lörrach Stettenfeld und Riehen. Die Chancen einer neuen S-Bahnhaltestelle hängen wesentlich von der künftigen Siedlungsentwicklung ab, namentlich in dem noch unüberbauten Gebiet Riehen Stettenfeld. Andererseits weist die Verkehrsstromanalyse ein beträchtliches Nachfragepotenzial auf, zum einen wegen der kürze-

³ Die Nettopotenzialpunkte für den Standort Rheinbrücke müssen gemäss einer ersten Analyse zwischen denjenigen der Standorte Breite und Solitude liegen. Bei der vertieften Studie wurde deshalb entschieden, im Sinne einer Auslotung der beiden «Extreme» die Analysen auf die Varianten Solitude und Breite zu konzentrieren.

ren Fahrzeiten mit der S-Bahn zum Bahnhof SBB (gegenüber dem Tram), zum anderen als Verknüpfungspunkt S-Bahn-Tram. Bei letzterem liessen sich die Umsteigemöglichkeiten verbessern, indem die Tramendhaltestelle Riehen Grenze nahe an die Bahngleise verlegt würde (auf Höhe des deutschen Zolls). In diesem Zusammenhang bietet sich auch der Standort Lörrach Zollweg als Alternative zu Riehen Stettenfeld an. Beide Varianten für die Lage einer neuen Haltestelle werden grenzüberschreitend weiter untersucht, auch im Zusammenhang mit der Internationalen Bauausstellung (IBA) 2020 stehend.

2. Machbarkeitsstudien als nächster Schritt

Indem die drei S-Bahnhaltestellen Morgartenring, Solitude und Riehen Stettenfeld über ein ausreichendes Potenzial verfügen, sollen sie weiterverfolgt werden. Sie sind daher im neuen Agglomerationsprogramm Basel als Massnahmen für den Zeithorizont 2019 – 2022 enthalten.

In einem nächsten Schritt sind speziell die bauliche Machbarkeit und die bahntechnischen Randbedingungen für eine allfällige Inbetriebnahme der drei möglichen Haltestellen zu untersuchen sowie die Kosten grob zu schätzen. In einer späteren Phase ist das Nutzen-/Kosten-Verhältnis zu ermitteln. Der Regierungsrat sieht vor, einen Ausgabenbericht vorzulegen, damit die Mittel für die Machbarkeitsuntersuchungen zur Verfügung stehen. Mit der SBB und den betroffenen Gebietskörperschaften, insbesondere dem Kanton Basel-Landschaft, den Gemeinden Riehen und Allschwil sowie der Stadt Lörrach sind bereits auf Fachebene und teilweise auch auf politischer Ebene Gespräche geführt worden. Dabei zeigt sich, dass bei allen drei S-Bahnhaltestellen die Rechtslage und die Verhältnisse bezüglich Betrieb, Bau, Eigentum etc. sehr komplex sind.

3. Beantwortung der Fragen

In diesem Sinne können die Fragen wie folgt beantwortet werden.

3.1 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 im Schreiben 07.5322.02 vom 28. April 2010 geäussert hat, hat er auf das Anliegen des Anzugstellers nicht eingehen können. Die Gründe hierfür hat er eingehend 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 soll losgelöst von der Rheinbrücke weiterverfolgt werden. Die neue Brücke ist inzwischen weitgehend fertig gebaut und geht im Oktober 2012 in Betrieb.

3.2 Anzug Christian Egeler und Konsorten

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

Eine neue S-Bahnhaltestelle Morgartenring-Allschwil ist im kantonalen Richtplan eingetragen und als B-Projekt im Agglomerationsprogramm Basel eingestellt. Nachdem mit der erwähnten Studie das Potenzial und die Verkehrsnachfrage haben nachgewiesen werden können, sind in einer nächsten Phase die bauliche und betriebliche Machbarkeit zu prüfen und die Grobkosten zu ermitteln. Gestützt darauf kann ein Grundsatzentscheid getroffen werden, ob die Planung und Projektierung der Haltestelle weiterzuverfolgen ist oder nicht. Dabei spielen auch die laufenden Untersuchungen zur Wiedereinführung der Direktverbindungen auf der Grünen Linie S1, zum Schienenanschluss EuroAirport und zum Herzstück Regio-S-Bahn (mögliche unterirdische Verbindung Bahnhof SBB – Bahnhof St. Johann gemäss Variante «Y») eine entscheidende Rolle. Unter Berücksichtigung aller Randbedingungen wird eine Realisierung der neuen S-Bahnhaltestelle kaum vor 2020 möglich sein. Dies ist in der Angebotsplanung Nordwestschweiz und im Agglomerationsprogramm auch so vorgesehen.

- *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 und Riehen Stettenfeld zur Diskussion, im Kanton Basel-Landschaft Pratteln Buholz und im Kanton Solothurn Dornach Öpfelsee. Alle fünf Haltestellen sind im Agglomerationsprogramm Basel aufgeführt und werden im Rahmen der Angebotsplanung Nordwestschweiz weiterverfolgt.

4. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, die Anzüge Stephan Gassmann und Konsorten betreffend Errichtung einer S-Bahn-Haltestelle "Solitude" und Christian Egeler und Konsorten betreffend S-Bahnstation Morgartenring-Allschwil stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatschreiberin

Anhang

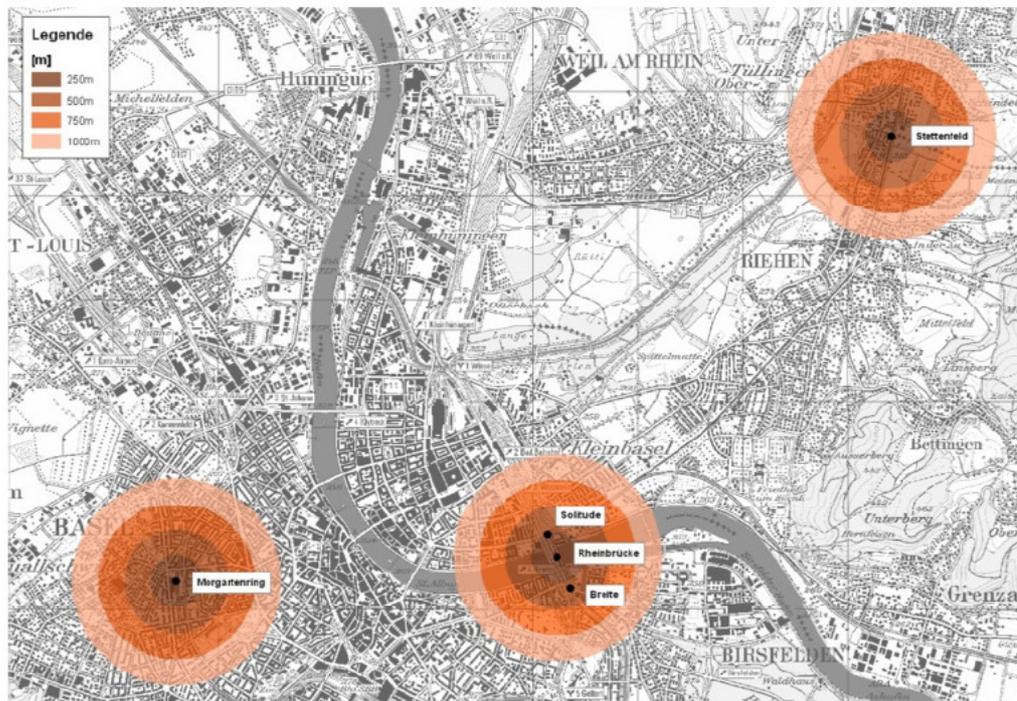


Abbildung 1: Übersicht Standorte der drei neu untersuchten S-Bahnhaltestellen



Abbildung 2: Übersicht aller untersuchten Bahnhöfe und S-Bahnhaltestellen (1) inkl. Solitude und Breite (nicht abgebildet)

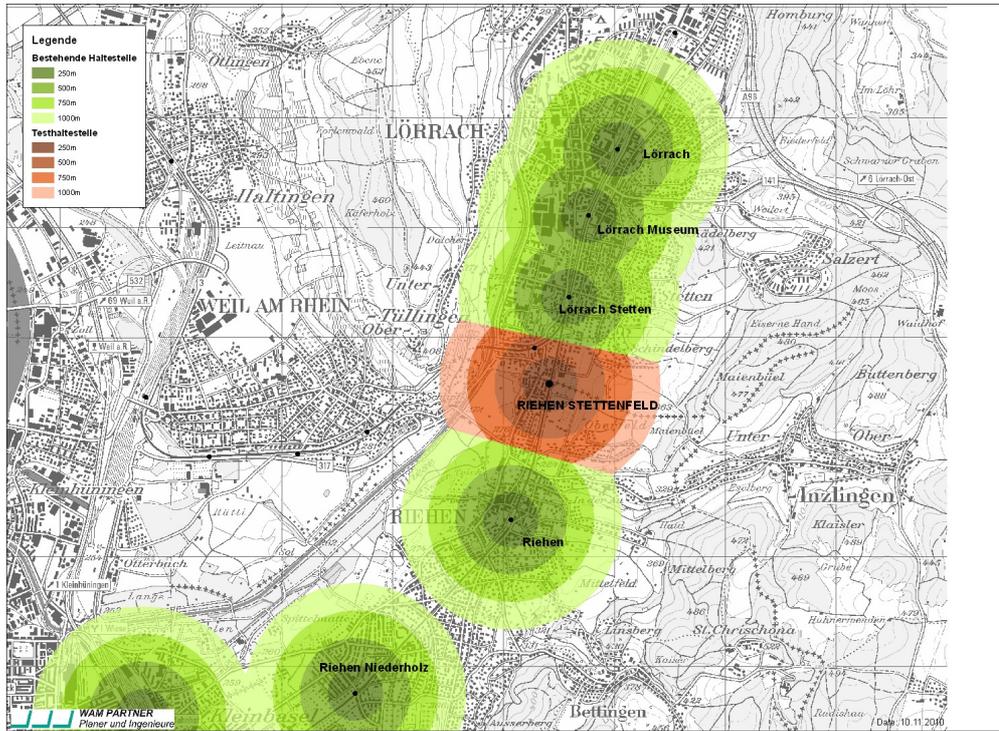


Abbildung 3: Übersicht aller untersuchten Bahnhöfe und S-Bahnhaltestellen (2)

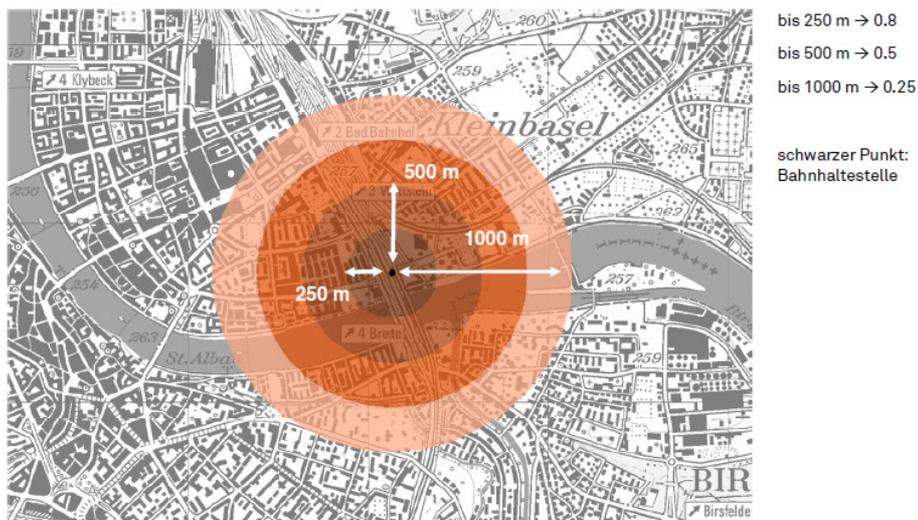


Abbildung 4: Modellierung Haltestellen-Einzugsgebiet; Gewichtung je nach Entfernung

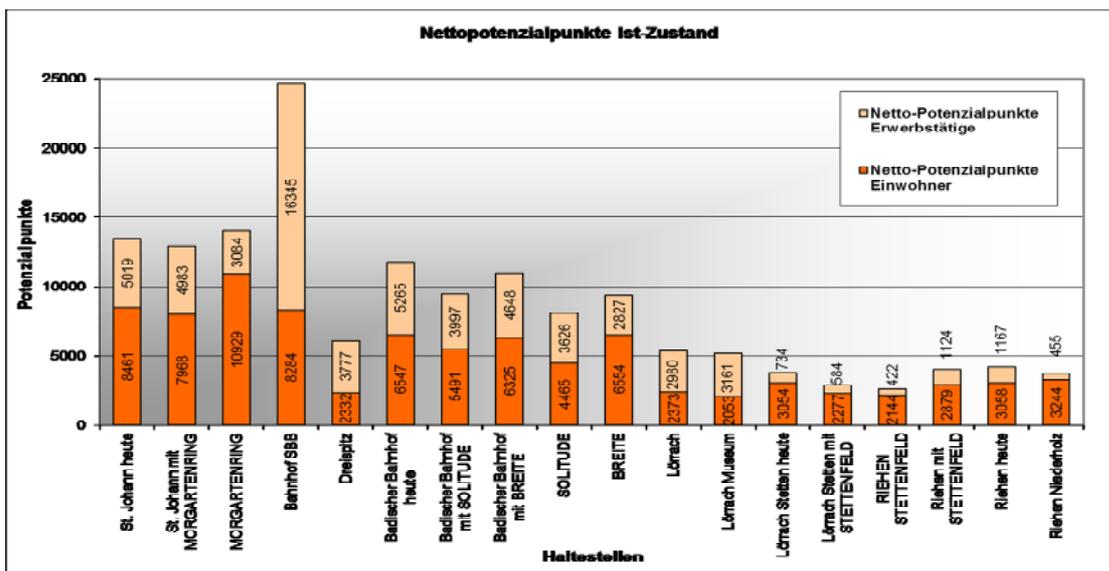


Abbildung 5: Nettopotenzialpunkte aller untersuchten Bahnhöfe und S-Bahnhaltestellen im Ist-Zustand (2003)

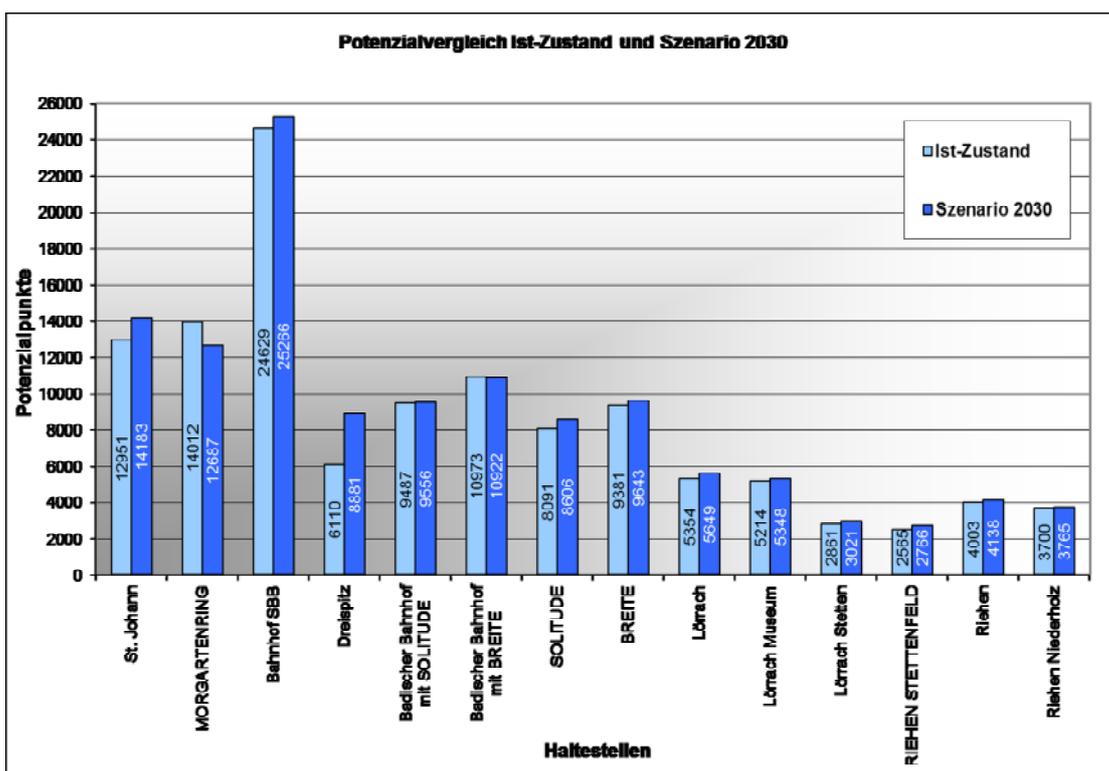


Abbildung 6: Nettopotenzialpunkte aller untersuchten Bahnhöfe und S-Bahnhaltestellen im Ist-Zustand (2003) und Szenario 2030