



an den Grossen Rat

Bericht des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

betreffend

Weiterführung des regierungsrätlichen Ausbauprogramms für den regionalen öffentlichen Verkehr

WSD/981056

vom 9. Februar 1999



Inhaltsverzeichnis

	Seite
Zusammenfassung	3
TEIL I GRUNDLAGEN UND ZIELSETZUNGEN	
1. EINLEITUNG	
1.1 Auftrag	5
1.2 Vorgeschichte, Ziel, und Inhalt des Berichts - Vorgehensweise	5
1.3 Verfasser	6
2. AUSGANGSLAGE	
2.1 Entwicklungstendenzen im öffentlichen Verkehr generell	7
2.2 Neue Rahmenbedingungen im öffentlichen Verkehr	
2.2.1 Bahnreform	8
2.2.2 Regionalverkehr; Revidiertes Eisenbahngesetz (EBG) und Regionalisierung	9
3. STRATEGISCHE ZIELSETZUNGEN IM KANTON BASEL-STADT	13
4. DENKBARE VERKEHRSENTWICKLUNG IN DER REGION BASEL	
4.1 Entwicklung Wirtschaft und Bevölkerung	14
4.2 Verkehrsentwicklung generell; Szenario 2010	15
TEIL II KONKRETE VORHABEN IM REGIONALEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR	
5. LAUFENDE GROSSVORHABEN IM KANTON BASEL-STADT	
5.1 EuroVille	18
5.2 N2 Nordtangente	19
6. SCHIENENVERKEHR	
6.1 Personenfernverkehr	20
6.2 Regionalverkehr; Regio-S-Bahn speziell	22
6.3 Güterverkehr	30
6.4 Angebotskoordination Nordwestschweiz und Jurabogen	31
6.5 Infrastrukturbedarf bei den Hauptstrecken	32
6.6 Schienenanschluss EuroAirport	34
7. TRAM UND BUS	35
8. TARIFIERUNG	41
9. KOSTEN, FINANZIERUNG	42
10. AUSARBEITUNG EINES NEUEN ÖV-GESETZES; NEUORGANISATION IM BEREICH ÖV	44
11. ANTRAG	45

Anhänge

A	Verkehrsplan Basel-Stadt; Untersuchte Varianten für das Szenario 2010	46
B	Übersicht Strategische Planungen der drei Bahnen für die Region Basel	48
C	Schienen-Fernverkehr, Anschluss an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz	50
D	Güterverkehr	62

Abbildungen Nr. 1 - 4

Abkürzungsverzeichnis

BLT	Baselland Transport AG
BVB	Basler Verkehrsbetriebe
EBG	Eisenbahngesetz
EC	EuroCity
EU	Europäische Union
FinöV	Bundesbeschluss über den Bau und die Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs
GR	Grosser Rat
HGN	Hochgeschwindigkeitsnetz
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
HGZ	Hochgeschwindigkeitszüge
IC	InterCity
ICE	InterCity-Express
KöV	Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
NEAT	Neue Alpentransversale
NPZ	Neuer Pendelzug (der SBB)
öV	öffentlicher Verkehr
RPV	Regionaler Personenverkehr
RR	Regierungsrat
TER	Train Express Régional
TGV	Train à grande vitesse
TNW	Tarifverbund Nordwestschweiz
WSD	Wirtschafts- und Sozialdepartement des Kantons Basel-Stadt

ZUSAMMENFASSUNG

Gemäss Grossratsbeschluss vom 9. Dezember 1992 betreffend Weiterführung des regierungsrätlichen Ausbauprogramms für den regionalen öffentlichen Verkehr (öV) wird der Regierungsrat ersucht, mindestens im Vier-Jahresturnus dem Grossen Rat eine Fortschreibung des Ausbauprogramms, insbesondere betreffend Prioritäten, Realisierungstermine und Finanzierung zu unterbreiten.

Im vorliegenden Bericht, der weniger einem Ausbauprogramm als viel mehr einem Konzept für den regionalen öffentlichen Verkehr entspricht, wird bei den Kundenbedürfnissen angesetzt. Ausgehend von den Marktanforderungen und einer potentiellen Verkehrsnachfrage wird zuerst das Angebot hinsichtlich Fahrplan, neue Haltestellen, Verknüpfung Fern- und Regionalverkehr, Anbindung an Feinverteiler, Rollmaterial, Tarifierung etc. definiert. Auf dieser Grundlage erst soll die hierfür allenfalls notwendige Infrastruktur bereit gestellt werden.

Mit dem revidierten Eisenbahngesetz sind heute die Kantone hauptverantwortlich für die Bestellung von Leistungen im Regionalen Personenverkehr. Die Kantone sind somit nicht nur ein wichtiger Partner des Bundes, sondern auch Kunden der Transportunternehmungen.

In seinem «Regierungsprogramm 1997 - 2000» hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt als generelles strategisches Ziel im Politikbereich «Verkehr» die Verbesserung der Lebensqualität für die Bevölkerung des Kantons Basel-Stadt gesetzt. Im Vordergrund steht dabei die konsequente Förderung der siedlungsgerechten und umweltschonenden Verkehrsarten (öV, Fussgänger- und Fahrradverkehr). Grosse Bedeutung wird dabei einem qualitativ hochstehenden Angebot von Tram, Bus und Bahn beigemessen. Der motorisierte Individualverkehrs soll dagegen auf geeignete Achsen kanalisiert werden. Dabei soll vor allem der motorisierte Pendler- und Freizeitverkehr reduziert und gleichzeitig der Anteil des öV an der Gesamtheit der Personenfahrten (Modal Split) erhöht werden.

Als konkrete Ziele und Massnahmen beim öV sieht der Regierungsrat vor :

- Aufwerten des Bahnhofs Basel SBB als Knotenpunkt im nationalen und internationalen Personfernverkehr (im Rahmen von EuroVille);
- Schaffen eines attraktiven Angebotes im grenzüberschreitenden Regional- und Nahverkehr (Regio-S-Bahn, Buslinien);
- Fördern und Verbessern des Tram- und Busverkehrs als Feinverteiler;
- Fördern der gewerbsmässigen Güterschiffahrt auf dem Rhein und Festigen der Konkurrenzfähigkeit der Rheinhäfen.

Eine denkbare Verkehrsentwicklung für die Region Basel ist im Rahmen des Verkehrsplans Basel-Stadt ermittelt worden. Zu diesem Zweck wurde der Planungshorizont «Szenario 2010», welches bei der heutigen Trendentwicklung in rund 15 bis 20 Jahren erreicht werden könnte, zugrunde gelegt.

Von dieser Entwicklung ausgehend, setzt der Regierungsrat im Rahmen des Ausbauprogramms für den regionalen öV für die kommenden Jahre folgende Schwerpunkte:

1. Eine fristgerechte Verwirklichung des partnerschaftlichen Gesamtvorhabens EuroVille mit den entsprechenden Teilprojekten zwecks
2. Aufwertung des Bahnhofs Basel SBB als Knotenpunkt im nationalen und internationalen Personenfernverkehr, insbesondere zur Sicherstellung eines möglichst raschen Anschlusses der Schweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (TGV, ICE) in Basel.
3. Die etappenweise Realisierung eines trinationalen Regio-S-Bahnnetzes, welches den Marktanforderungen und Kundenbedürfnissen entspricht.
4. Verbesserungen auf dem Tram- und Busnetz (Angebotskonzept 1999, Liniennetzoptimierung, Einsatz von neuem kundengerechten Rollmaterial, Einführung von neuen grenzüberschreitenden Busverbindungen etc.);
5. Verbesserungen in der Tarifierung, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr;
6. Massnahmen zur Aufwertung der multimodalen Güterverkehrsdrehscheibe Basel (Förderungs-massnahmen zum Bau neuer Terminals im kombinierten Verkehr Schiene/Strasse und Wasser/Schiene bzw. Wasser/Strasse);
7. Eine speditive und fristgerechte Realisierung der Nordtangente; nach deren Realisierung bietet sich die Chance an, das Horburg- und das St.Johann-Quartier stadtplanerisch und stadtgestalterisch optimal neu zu nutzen; dabei sollen vor allem auch beim öV (Tram und Bus) die betrieblichen Bedingungen verbessert werden.
8. Die Ausarbeitung eines neuen Gesetzes für den öV und eine Überprüfung der heutigen organisatorischen Zuständigkeiten.

Die Kosten für alle in den Jahren 1999 - 2008 geplanten öV-Vorhaben werden gemäss dem Investitionsprogramm (welches alle Investitionen im Umfang von über Fr. 200'000.- enthält) auf insgesamt zwischen Fr. 300 und 400 Mio. veranschlagt. Im Zuge der Sparanstrengungen zur Sanierung der Finanzen des Kantons Basel-Stadt ist vom Regierungsrat der jährliche Plafonds im Politikbereich ÖV auf Fr. 50 Mio. festgesetzt worden. Änderungen infolge von Sparmassnahmen und durch Verschiebungen zwischen den Politikbereichen sind jedoch nicht ausgeschlossen.

TEIL I GRUNDLAGEN UND ZIELSETZUNGEN

1. EINLEITUNG

1.1 Auftrag

Gemäss Grossratsbeschluss vom 9. Dezember 1992 betreffend Weiterführung des regierungsrätlichen Ausbauprogramms für den regionalen öffentlichen Verkehr (öV) wird der Regierungsrat ersucht, mindestens im Vier-Jahresturnus dem Grossen Rat eine Fortschreibung des Ausbauprogramms, insbesondere betreffend Prioritäten, Realisierungstermine und Finanzierung zu unterbreiten.

1.2 Vorgeschichte, Ziel und Inhalt des Berichts - Vorgehensweise

Mit Regierungsratsbeschluss vom 30. Januar 1986 unterbreitete der Regierungsrat erstmals dem Grossen Rat einen Bericht zum Ausbauprogramm für den regionalen öV zur Kenntnisnahme. Auslöser dafür bildete der sogenannte Junktim-Beschluss des Grossen Rates vom 20. Dezember 1984, gemäss welchem einer Verbindung zwischen der schweizerischen der französischen Autobahn in Basel zwar grundsätzlich zugestimmt wird, die parlamentarische Empfehlung für eine Nordtangente aber von der Vorlage eines regierungsrätlichen Ausbau- und Finanzierungsprogramms für den regionalen öV abhängig gemacht wird.

Mit Regierungsratsbeschluss vom 11. Mai 1987 wurden dem Grossen Rat mit der Broschüre «Ausbauprogramm für den regionalen öffentlichen Verkehr» ergänzende Unterlagen abgegeben. Nach der Behandlung im Grossen Rat am 17. September 1987 wurde das Geschäft an die Gesamtverkehrskommission (GVK) überwiesen. Die GVK wurde beauftragt, zuhanden des Plenums einen fundierten Kommentar abzugeben und allenfalls Empfehlungen zu artikulieren. Dies erfolgte mit dem Bericht Nr. 8354 der GVK vom 30. April 1992. An der Sitzung vom 9. Dezember 1992 wurde der Bericht im Grossen Rat behandelt und verabschiedet.

Sowohl das Ausbauprogramm des Regierungsrates von 1986 als auch der Bericht der GVK von 1992 behandeln die BVB-Investitionen, die Netzoptimierung BVB/BLT, den Masterplan Bahnhof SBB Basel, das Planungskonzept Regio-S-Bahn, die Kabinenbahn-Ringlinie, den Tarifverbund Nordwestschweiz und den öV im Kanton Basel-Landschaft.

Im Gegensatz dazu werden im vorliegenden Bericht, der viel mehr einem Konzept für den öffentlichen Verkehr entspricht, im Sinne einer Gesamtschau auch die für die trinationale Agglomeration Basel relevanten Vorhaben im Schienenfern- und Güterverkehr (insbesondere Rheinschiffahrt) behandelt. Der Luftverkehr, welcher ebenfalls massgebend die Basler Verkehrspolitik prägt und ebenso ein wichtiges Standbein für den Wirtschaftsstandort Basel bildet, bleibt hingegen ausgeklammert.

Weiter setzt der vorliegende Bericht bei den Kundenbedürfnissen an. Aufgrund von Marktanforderungen und einer potentiellen Verkehrsnachfrage soll ein attraktives Angebot im öV hinsichtlich Fahrplan, Verknüpfung Fern- und Regionalverkehr, Anbindung an Feinverteiler, Rollmaterial, Tari-

fierung etc. definiert werden. Auf dieser Basis erst soll die hierfür allenfalls notwendige Infrastruktur bereit gestellt werden.

Für diese neue Betrachtungsweise spricht insbesondere auch die Tatsache, dass sich in den vergangenen Jahren in der schweizerischen Verkehrspolitik die Rahmenbedingungen verändert haben. Die Kantone spielen dabei eine wesentlich stärkere aktive Rolle als bis anhin. Insbesondere mit dem revidierten Eisenbahngesetz (EBG) sind die Kantone heute hauptverantwortlich für die Bestellung im Regionalen Personenverkehr (RPV) und damit nicht nur ein wichtiger Partner des Bundes, sondern auch der Transportunternehmungen.

Der Bericht gliedert sich daher wie folgt:

- Im 2. Kapitel werden die Entwicklungstendenzen und die veränderten Rahmenbedingungen im öV kurz dargelegt. Im 3. Kapitel wiederum werden die verkehrspolitischen strategischen Zielsetzungen des Regierungsrates im Bereich öV vorgestellt, während im 4. Kapitel auf der Grundlage des Verkehrsplanes eine im Jahr 2010 denkbare Verkehrsentwicklung in der Region Basel aufgezeigt werden soll.
- Im 5. Kapitel und den folgenden wird die geplante Umsetzung der vom Regierungsrat gesetzten Ziele anhand konkreter Massnahmen und deren kostenmässigen Auswirkungen aufgezeigt.
- In den Anhängen schliesslich werden im Rahmen des Verkehrsplans Basel - Szenario 2010 untersuchte Varianten, wichtige Vorhaben im Rahmen der Strategischen Planungen der Bahnen, im Personenfernverkehr und Güterverkehr im Detail erläutert.

1.3 Verfasser

- Wirtschafts- und Sozialdepartement, Departementssekretariat, Ressort Verkehr (federführend) und Ressort Dienste (Kap. 9)
- Basler Verkehrsbetriebe (Kap. 7)
- Hochbau- und Planungsamt, Abteilung Transport und Verkehr (Kap. 4 und 5.1)
- Tiefbauamt, Planung und Projektierung (Kap. 5.1 und 5.2)

Im Rahmen einer Vernehmlassung sind zudem angehört worden:

- Finanzdepartement
- Verkehrsabteilung der Kantonspolizei
- Rheinschiffahrtsgesellschaft
- Abteilung öffentlicher Verkehr des Kantons Basel-Landschaft
- Geschäftsführende Transportunternehmung des TNW
- Handelskammer beider Basel
- Mitglieder der Kommission für Eisenbahnfragen des Kantons Basel-Stadt

2. AUSGANGSLAGE

2.1 Entwicklungstendenzen im öffentlichen Verkehr

Die Entwicklung im öV in der Schweiz ist wie diejenige der Wirtschaft bisher zyklisch verlaufen. Ungefähr alle fünf Jahre ist dabei eine Trendwende zu verzeichnen gewesen. Beispielsweise herrschte Mitte der achtziger Jahre eine wahre Euphorie in der Verwirklichung von Vorhaben im öV (z.B. Einführung des Taktfahrplans in der ganzen Schweiz, Bahn 2000, Tarifierleichterungen, Leistungsauftrag an die SBB, Planungen für eine Neue Eisenbahn-Alpentransversale NEAT etc.) - dies vor allem bedingt durch die Umweltdiskussion (Stichwort «Waldsterben») und den zunehmenden Druck seitens der Europäischen Gemeinschaft. Die Frage der Finanzierung war dabei eher sekundär. Demgegenüber dominiert zurzeit die Frage der Effizienz und Wirtschaftlichkeit, was eine klare Prioritätensetzung in der Zuteilung der finanziellen Mittel für den öV durch Bund, Kantone und Gemeinden erfordert. Gleichzeitig befinden wir uns in einer Phase, in der politisch die Weichen neu gestellt werden. Im Herbst 1998 hat sich der Schweizer Souverän zweimal klar für die Zukunft des öV bekannt, indem er sowohl der Einführung einer Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) als auch dem Bundesbeschluss über den Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (FinöV) zugestimmt hat. Beide Vorlagen zusammen bilden die Grundlage für den Abschluss der bilateralen Verhandlungen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (EU) im Bereich Landverkehr. Sowohl die LSVA als auch die FinöV sind in den Abstimmungskampagnen von den Kantonen aktiv unterstützt worden. Im Kanton Basel-Stadt ist die LSVA sogar von allen Ständen am deutlichsten angenommen worden, die FinöV gesamtschweizerisch mit der zweithöchsten Mehrheit an Ja-Stimmen.

Über einen längeren Zeitraum gesehen, kann festgestellt werden, dass heute dank einem dichten flächendeckenden Netz und hohen Leistungsstandards ein attraktives öV-Angebot zur Verfügung steht, welches über den sogenannten Grundbedarf oder die Mobilitätsvorsorge hinaus geht. Dies trägt massgebend zur Gunst und zum Wohlstand der Wirtschaftsstandorte Schweiz und Basel bei.

Um den hohen Standard im öV auch in Zukunft halten und sogar verbessern zu können, braucht es unbedingt ein attraktives Angebot im öffentlichen Personen- und Güterverkehr. Darunter fallen insbesondere mehr Direktverbindungen, dichtere Fahrpläne, komfortables Rollmaterial mit bequemen Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten, moderne Bahnhöfe und Haltestellen in der Nähe von Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkten, günstige Tarife, die Gewährleistung von Pünktlichkeit und Schnelligkeit etc. Gerade in dieser Hinsicht ist im Laufe der vergangenen Jahre ein Paradigmenwechsel festzustellen. Während früher Verbesserungen im öV gleichbedeutend mit Aus- und Neubauten bei der öV-Infrastruktur gewesen sind, wird heute, vor allem bedingt durch die finanzielle Lage der öffentlichen Haushalte, prioritär beim Angebot angesetzt. Mit betrieblichen Massnahmen (Erhöhung der Streckenkapazitäten mittels elektronischer, leistungssteigernden Massnahmen bei der Sicherungstechnik, Systematisierung der Zugfolgezeiten bei Mischverkehr) und neuem Rollmaterial (Geschwindigkeitserhöhung durch Einsatz von Triebwagenzügen mit aktiv neigbaren Wagenkästen oder leichterem Gewicht zwecks höherer Beschleunigungs- und Bremsfähigkeit etc.) sollen zusätzliche Streckenausbauten auf das Notwendigste beschränkt werden.

Dadurch können die an sich hohen Investitions-, Betriebs- und Unterhaltskosten bei der Infrastruktur minimiert werden.

Obwohl bereits in der Vergangenheit sehr viel in den öV investiert worden ist, besteht heute vor allem in den Agglomerationen nicht nur ein grosses Entwicklungspotential für Angebotsverbesserungen im öV, sondern auch ein Nachholbedarf. Während beispielsweise der Fahrkomfort beim Auto in den vergangenen Jahrzehnten laufend den wachsenden Kundenanforderungen angepasst worden ist, wird beim öV in vielen Fällen heute nach wie vor Rollmaterial eingesetzt, welches bereits seit langem die ordentliche Nutzungsdauer (von 25 - 30 Jahren) überschritten hat! In Ergänzung zu den Angebotsverbesserungen braucht es fördernde Massnahmen zum Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf den öV (unter anderem Einführung von S-Bahn-Systemen, koordiniert mit einem regional konzipierten Park + Ride etc.).

Eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik setzt eine ganzheitliche Betrachtungsweise voraus, welche neben den verkehrspolitischen und finanziellen insbesondere auch die gesamtwirtschaftlichen, umweltpolitischen, raumplanerischen und sozialen Aspekte sowie deren Auswirkungen miteinbezieht. Dies wird deshalb im Rahmen dieses Berichts so weit wie möglich berücksichtigt.

2.2 Neue Rahmenbedingungen im öffentlichen Verkehr

Beispielhaft seien erwähnt:

- Bahnreform;
- Revidiertes EBG;
- Stabilisierungsprogramm des Bundes zur Sanierung der Bundesfinanzen, unter anderem mit Einsparungen im Regionalverkehr;
- Neuregelung Finanzausgleich;
- Einführung einer LSVA (Hauptfinanzquelle für die Vorhaben gemäss FinöV); angenommen in der Volksabstimmung vom 27. September 1998;
- FinöV; angenommen in der Volksabstimmung vom 29. November 1998 (beinhaltend die Angebotskonzepte AlpTransit [NEAT], Bahn 2000 [1. und 2. Etappe], Anschluss der Schweiz ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz [HGN] und Lärmschutz);
- Umsetzung der Alpeninitiative; Verfassungsauftrag gemäss Volksabstimmung vom 20. Februar 1994;
- Abschluss der bilaterale Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU im Sektor Landverkehr am 1. Dezember 1998.

2.2.1 Bahnreform

Bedingt durch die Finanzkrise bei der Mehrzahl der europäischen Bahnen, hat für deren Sanierung der Rat der EU am 29. Juli 1991 die Richtlinie 91/440/EWG «zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft» erlassen. Sie ist bereits in zahlreichen Ländern umgesetzt worden.

Ein Kernelement dieser Richtlinie ist, dass eine Bahngesellschaft, welche sich bisher in der Obhut eines Staates befunden hat (Regelfall), neu quasi als Unternehmung frei auf dem Markt agieren kann. Dabei werden insbesondere die Bereiche Infrastruktur und Verkehr (Personen- und Güterverkehr) organisatorisch und rechnerisch voneinander getrennt. Das bisherige Recht ist stets vom Grundsatz ausgegangen, dass der Erbauer einer Infrastruktur auf dieser auch den Verkehr abwickelt. Weiter muss grundsätzlich allen Anbietern von Verkehrsleistungen der diskriminierungsfreie Zugang zur Eisenbahn-Infrastruktur gewährt werden (sogenannter «Open Access»). Dies ermöglicht im Schienenverkehr wesentlich mehr Wettbewerb als bisher. In erster Linie soll dieses Prinzip im Güterverkehr und nichtregelmässigen Personenverkehr spielen, aber auch im (regelmässigen) Personennahverkehr. Durch eine Prioritätenordnung soll der Vorrang des (regelmässigen) Regional- und Personenfernverkehrs sichergestellt werden (um sogenannte «Rosinenpickerei» zu unterbinden).

In der Schweiz sind im Rahmen der Bahnreform auf den 1. Januar 1999 die Gesetze und Verordnungen in Kraft getreten, welche sich im Grundsatz weitgehend auf die erwähnte EU-Richtlinie abstützen. Die wichtigsten Rechtsgrundlagen dazu sind: das revidierte SBB-Gesetz und Eisenbahngesetz, die Eisenbahn-Netzzugangsverordnung (welche die Voraussetzungen und Verfahren zur Erteilung einer Bewilligung für den Netzbetrieb und das dafür zu entrichtende Entgelt [Trassenpreis]) regelt, die Verordnung über die Personenbeförderungskonzession und die Verordnung über die Konzessionierung von Eisenbahninfrastrukturen. Sie gelten grundsätzlich für alle in der Schweiz konzessionierten Transportunternehmungen.

Im Rahmen dieser Bahnreform wird prioritär das Verhältnis zwischen dem Bund und der Unternehmung SBB neu geregelt. Die SBB sind in eine spezialrechtliche Aktiengesellschaft - mit dem Bund als einzigem Aktionär - umgewandelt worden. Durch den Abschluss einer auf vier Jahre gültigen Leistungsvereinbarung mit dem Bund erhalten die SBB fortan eine grössere Autonomie in der Geschäftsführung.

Die Bahnreform kann indes kein Ersatz für eine umfassende und koordinierte Verkehrspolitik sein, sondern sie ist vielmehr ein Bestandteil davon. Ihr Erfolg hängt massgeblich von der Entwicklung der neu geschaffenen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen ab.

2.2.2 Regionalverkehr; Revidiertes Eisenbahngesetz (EBG) und Regionalisierung

Im Rahmen der erwähnten EU-Richtlinie sind während der vergangenen Jahre europaweit auch die Zuständigkeiten für die Angebotsbestellung und Finanzierung im öffentlichen Regional- und Nahverkehr auf Schiene und Strasse von der zentralen auf die regionale Ebene delegiert worden (Regionalisierung). In Deutschland sind beispielsweise die Bundesländer seit dem 1. Januar 1996 dafür verantwortlich, während in Frankreich dies bereits viel länger Sache der Regionen ist. Eine Folge dieser Regionalisierung ist, dass analog dem «Open Access» auch im öffentlichen Regional- und Nahverkehr das Wettbewerbsprinzip zum Tragen kommt. Einem Besteller von Transportleistungen ist es somit möglich, für eine Linie Konkurrenzofferten einzuholen und letztlich einen anderen Betreiber als den Infrastruktureigner mit der Leistungserbringung zu beauftragen.

Auf schweizerischer Seite wiederum ist - als ein erster Bestandteil der Bahnreform - seit dem 1. Januar 1996 das revidierte EBG (samt den entsprechenden Verordnungen) in Kraft; es stellt die Grundlage für die Regionalisierung im gesamten öffentlichen Nahverkehr in der Schweiz dar.

Wichtigste Neuerungen des revidierten EBG sind die Gleichbehandlung der SBB, der Konzessionierten Transportunternehmungen (KTU, d.h. sogenannte Privatbahnen und konzessionierte Automobilbetriebe) und von Postauto Schweiz im Regionalverkehr¹. Damit zusammenhängend, werden nach dem Grundsatz «Harmonisierung der Finanzströme» die Angebote im RPV durch Bund und Kantone gemeinsam bestellt. Hauptverantwortliche Besteller sind jedoch die Kantone. Auf der Grundlage einer Offerte und Planrechnung der Transportunternehmungen werden die Abgeltungen der ungedeckten Kosten mittels einer Angebotsvereinbarung zwischen den Kantonen, dem Bund und den einzelnen Transportunternehmungen jeweils für eine Fahrplanperiode und Linie im voraus verbindlich festgelegt. Eine nachträgliche Defizitdeckung ist dadurch ausgeschlossen.

Seit Inkrafttreten des revidierten EBG darf allgemein positiv festgestellt werden, dass die Kantone im Regionalverkehr aktiv als Kunden bei den Transportunternehmungen auftreten und dass ebenso aufgrund der Konkurrenzsituation die Transportunternehmungen bestrebt sind, bei den Kantonen innovative Leistungen anzubieten.

Der Kanton Basel-Stadt hat seitdem im Rahmen des EBG jährlich folgende Abgeltungen an die ungedeckten Kosten im RPV geleistet:

Fahrplanperiode	Kantonsquote gemäss interkantonaalem Verteilungsschlüssel ²	Anteil Bund	Anteil Kanton Basel-Stadt
1996/1997 (eff.)	1'688'876	1'249'767 (74 %)	439'109 (26 %)
1997/1998 (eff.) ³	2'695'748	1'698'322 (63 %)	997'426 (37 %)
1998/1999 (eff.)	2'772'754	1'441'832 (52 %)	1'330'922 (48 %)
1999/2000 ⁴ (budgetiert)	2'231'992 ⁵	1'182'956 (53 %)	1'049'036 (47 %)

Wie aus der Übersicht entnommen werden kann, ist während der Übergangsperiode (seit dem Inkrafttreten des revidierten EBG) das Verhältnis der finanziellen Lasten zwischen dem Bund und

¹ Vor Inkrafttreten des revidierten EBG waren die Zuständigkeiten zwischen Bund und den Kantonen allein aufgrund historischer Gegebenheiten geregelt

² Ohne Zusatzleistungen SBB für S-Bahnangebot (Halbstundentakt) im Fricktal, ohne Verrechnung Rückzahlungsquoten Darlehen Kt. BS an BLT (Linie 17)

³ inkl. neue Abgeltungen an die drei BVB-Linien 6R, 32 und 50 in Höhe von rund Fr. 1 Mio.

⁴ Zurzeit in Verhandlungen zwischen Kanton, dem Bund und den Transportunternehmungen

⁵ Kürzung der Kantonsquoten durch Bund infolge Neufestsetzung der Trassenpreise SBB im Zuge der Bahnreform

Kanton Basel-Stadt, ausgedrückt im prozentualen Kantonsanteil, im Laufe der vergangenen Jahre kontinuierlich zulasten des Kantons angestiegen. Zurückzuführen ist dies auf die hohe Finanzkraft des Kantons Basel-Stadt und die sogenannten strukturellen Voraussetzungen (Bevölkerungsdichte, Länge der Privatbahnen), welche beide als Kriterien für die Festlegung des Kantonsanteils gemäss EBG Art. 53 massgebend sind.

Für die kommende Fahrplanperiode 1999/2000 können trotz Kürzung bei den durch Bund und Kantone gemeinsam erbrachten Abgeltungen (ausgedrückt in der Kantonsquote), zurückzuführen in erster Linie auf die niedrigeren Trassenbenützungsgebühren bei den SBB, annähernd dieselben Verkehrsleistungen im RPV erbracht werden.

Im Rahmen des Stabilisierungsprogramms zur Sanierung der Bundesfinanzen soll ab dem Jahr 2001 zwar die Kantonsquote für Basel-Stadt (von derzeit Fr. 2,77 Mio bzw. Fr. 2,23 Mio. für die Fahrplanperiode 1999/2000) nur geringfügig gesenkt werden. Jedoch wird mit einer weiteren Erhöhung des Kantonsanteils von derzeit 48 % auf voraussichtlich 61 % (Fahrplanperiode 2001/2002) zu rechnen sein. Noch nicht absehbar sind die Auswirkungen auf die Abgeltungen im Regionalverkehr im Rahmen der Neuregelung des Finanzausgleichs zwischen dem Bund und den Kantonen.

In den obigen Angaben nicht enthalten sind alle übrigen Beiträge des Kantons Basel-Stadt an die laufenden Ausgaben des öV. Davon machen diejenigen an die Basler Verkehrsbetriebe den Hauptteil aus. Mit Ausnahme der Linien 6, 32 und 50 wird das Angebot der BVB vom Bund zum Ortsverkehr gezählt werden, der aber gemäss EBG Art. 49 von den gemeinsamen Abgeltungen Kanton/Bund ausgeschlossen ist. Ebenso nicht darunter fallen die über ein sogenanntes «Grundangebot» hinausgehenden Zusatzleistungen der Regio-S-Bahn (z.B. Halbstundentakt im Fricktal, betriebliche Mehrkosten bei den Durchmesserzügen der «Grünen Linie») oder die Subventionierung des Umweltabonnements.

Die über die Abgeltungen an den RPV gemäss EBG hinausgehenden finanziellen Leistungen (in Mio. Fr.) des Kantons Basel-Stadt an den öV setzen sich wie folgt zusammen:

Laufende Ausgaben Kt. BS im öV (ohne Investitionen; Vgl. dazu Kap. 9)	R 1996	R 1997	B 1998	B 1999
Deckung Defizit BVB zulasten Staatsrechnung (inkl. Defizit BLT auf Strecken im Kanton BS)	52,21	36,16	32,56	27,23
Abgeltungen für				
- unternehmungsfremde Lasten BVB	1,50	1,50	8,10	8,10
- Berufs- und Schülerverkehr	5,00	5,00	5,00	5,00
- Buslinien 32 und 50 (ausserhalb EBG)	0,09	0,09	0,09	0,09
Subventionierung TNW-Abonnements	21,79	21,51	21,50	21,50
Regio-S-Bahn ⁶				
- Betriebliche Mehrkosten Grüne Linie (inkl. Marketing)	---	0,10	0,58	0,59
- Zusatzleistungen (Halbstundentakt) Basel - Stein Säckingen	---	0,18	0,17	0,14
Total	80,59	64,54	68,00	62,65

⁶ bezogen auf die jeweilige Fahrplanperiode, die nicht mit der Budgetperiode der Staatsrechnung identisch ist; die daraus resultierenden Unterschiede bei den Beträgen können allerdings bei diesen vergleichsweise geringen Grössenordnungen vernachlässigt werden.

3. STRATEGISCHE ZIELSETZUNGEN IM KANTON BASEL-STADT

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat in seinem «Regierungsprogramm 1997 - 2000» einen Schwerpunkt (von vieren) im Bereich Wirtschaft und Verkehr gesetzt. Grundsätzlich sollen dank der günstigen Verkehrslage, welche ein wesentlicher Faktor für den Wirtschaftsstandort Basel ist, alle vier Verkehrsträger (Luft, Schiene, Wasser und Strasse) sinnvoll miteinander verknüpft werden, damit dadurch der volle Nutzen entfaltet werden kann. Unter anderem soll der EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg zu einer Drehscheibe im europäischen Regionalluftverkehr aufgewertet werden. Nicht minder wichtig ist die zukunftsgerichtete Förderung des Verkehrsträgers Schiene.

Im Politikbereich «Verkehr» ist das generelle strategische Ziel die Verbesserung der Lebensqualität für die Bevölkerung des Kantons Basel-Stadt. Im Vordergrund steht dabei die konsequente Förderung der siedlungsgerechten und umweltschonenden Verkehrsarten (öV, Fussgänger- und Fahrradverkehr). Grosse Bedeutung wird dabei einem qualitativ hochstehenden Angebot von Tram, Bus und Bahn beigemessen. Der motorisierte Individualverkehrs soll dagegen auf geeignete Achsen kanalisiert werden, wobei vor allem der motorisierte Pendler- und Freizeitverkehr reduziert und gleichzeitig der Anteil des öffentlichen Verkehrs erhöht werden soll.

Konkrete Ziele und Massnahmen beim öV sind insbesondere:

- **Ziel 18.1: Aufwerten des Bahnhofs Basel SBB als Knotenpunkt im nationalen und internationalen Personenfernverkehr**

Massnahmen:

- ◆ *Einwirken auf die Behörden und Bahnen zur Sicherstellung des Anschlusses von Basel an das europäische Hochgeschwindigkeits-Schiennetz (ICE und TGV)*
- ◆ *Erhöhen des Angebotes an direkten Pendolino-Verbindungen nach Italien*
- ◆ *Einwirken auf die SBB zwecks kundenfreundlicher Verbesserungen bei den nationalen Fernverbindungen nach Zürich und der Westschweiz*

- **Ziel 18.2: Schaffen eines attraktiven Angebotes im grenzüberschreitenden Regional- und Nahverkehr (Regio-S-Bahn, Buslinien)**

Massnahmen:

- ◆ *Stufenweise Fahrplanverdichtung auf der Regio-S-Bahnlinie Mulhouse - Basel - Frick/Laufenburg*
- ◆ *Grundsatzentscheid betreffend Realisierung einer weiteren Regio-S-Bahnlinie (Olten) - Liestal - Basel - Zell im Wiesental*
- ◆ *Einführung einer direkten Buslinie von Weil am Rhein zum Claraplatz*

- **Ziel 18.3: Fördern und Verbessern des Tram- und Busverkehrs als Feinverteiler**

Massnahmen:

- ◆ *Bereitstellen von benutzer- und behindertenfreundlichem Rollmaterial*
- ◆ *Optimieren des BVB-Liniennetzes im Zusammenhang mit EuroVille*
- ◆ *Verbessern des Angebots während der Nachtzeit*
- ◆ *Verkürzen der Fahrzeiten durch bevorzugte Behandlung des öffentlichen Verkehrs*

- **Ziel 18.5: Fördern der gewerbsmässigen Güterschifffahrt auf dem Rhein und Festigen der Konkurrenzfähigkeit der Rheinhäfen**

Massnahmen:

- ◆ *Umsetzen der verkehrswirtschaftlichen Nutzungsstrategie für die städtischen Häfen*
- ◆ *Bereitstellung notwendiger Infrastruktur (Container-Terminals, Dienstleistungszentren für den kombinierten Verkehr) zusammen mit der Hafenvirtschaft*
- ◆ *Intensivieren der überregionalen Zusammenarbeit der Häfen am Oberrhein*
- ◆ *Optimieren der gesetzlichen Grundlagen im schiffahrtsbehördlichen und hafenunternehmerischen Bereich*

4. DENKBARE VERKEHRSENTWICKLUNG IN DER REGION BASEL

Im Rahmen des Verkehrsplans Basel-Stadt, welcher auf dem (vom Bundesrat genehmigten) kantonalen Richtplan (gemäss Bundesgesetz über die Raumplanung, Teilplan Verkehr, von 1986) basiert, ist eine denkbare Verkehrsentwicklung für die Region Basel mit dem «Szenario 2010» ermittelt worden.

Das «Szenario 2010» beschreibt einen künftigen Zustand. Es bezieht sich aber nicht auf ein bestimmtes Jahr, sondern auf einen Planungshorizont mit prognostizierten Daten betreffend die Einwohner, Beschäftigten und Erwerbstätigen. Dabei wird von der heutigen Trendentwicklung ausgegangen.

4.1 Entwicklung Bevölkerung und Beschäftigung

Die Strukturdaten, Anzahl und Verteilung der Einwohner und Beschäftigten, welche die Entstehung der Verkehrsströme beeinflussen, sind im Kanton Basel-Stadt weitgehend vorgegeben. Sie werden sich gemäss den Annahmen für das oben erwähnte Szenario 2010 nicht stark verändern. Veränderungen werden jedoch in der angrenzenden Region durch eine weitere Zunahme der Einwohnerzahlen prognostiziert.

Einwohner und Beschäftigte im Ausgangszustand

Gebiet	Einwohner 1990		Beschäftigte 1991 inkl. Teilzeit	
	Anzahl	%	Anzahl	%
Kanton Basel-Stadt	193'000	37 %	173'000	52 %
Übrige Nordwestschweiz	326'000	63 %	163'000	48 %
Total	519'000	100 %	336'000	100 %

Der Begriff des Beschäftigten (arbeitsplatzbezogene Betrachtung) wird als Summe aus Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigten definiert. Die Teilzeitbeschäftigten werden dabei unabhängig vom Beschäftigungsgrad als eine Person gezählt. Diese Definition ist insofern sinnvoll, als das Pendlerverkehrsvolumen mehr von der Anzahl beschäftigten Personen als von der Zahl der geleisteten Arbeitsstunden abhängt. Die Teilzeitbeschäftigten haben in den letzten Jahren im Vergleich zu den Vollzeitbeschäftigten stark zugenommen und weisen mittlerweile in allen vier Kantonen einen Anteil von rund einem Viertel der Beschäftigten aus.

Für das Szenario 2010 wurde ein Zuwachs der Beschäftigten in der Nordwestschweiz um rund 5 % angenommen. Davon entfallen rund zwei Drittel auf den Kanton Basel-Stadt. Die Zunahme ist vor allem auf das angenommene weitere Ansteigen der Teilzeitarbeit zurückzuführen.

1990 wohnten in der Nordwestschweiz rund 519'000 Personen, davon 37 % im Kanton Basel-Stadt.

In der Bevölkerungsprognose für das Szenario 2010 wurde aufgrund einer Potentialanalyse der Zonenpläne davon ausgegangen, dass im Kanton Basel-Stadt tendenziell nur mit einer geringen

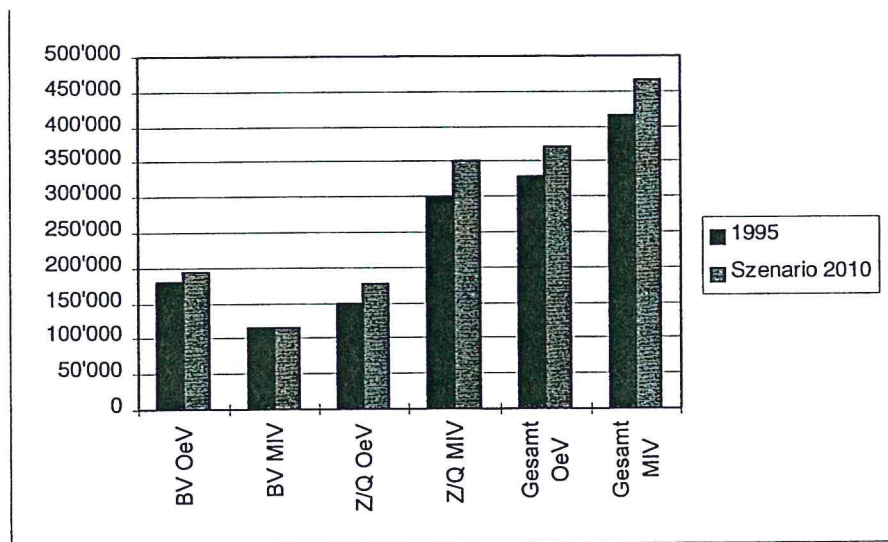
Zunahme der Bevölkerungszahl zu rechnen ist. Ausserhalb des Kantons Basel-Stadt wurde (gemäss dem Trend der letzten Jahre) eine Zunahme der Bevölkerung um 5 bis 10 % gegenüber 1990 angenommen. Das Hauptentwicklungsgebiet der zusätzlichen Einwohner wird somit ausserhalb des Kantons Basel-Stadt liegen. Dieser Trend konnte bereits in den Jahren 1980 - 1995 festgestellt werden.

4.2 Verkehrsentwicklung generell; Szenario 2010

Die künftigen Verkehrsströme für das Szenario 2010 wurden aufgrund der prognostizierten Strukturdaten und den zu untersuchenden Verkehrsnetzen ermittelt. Beim öV und beim Motorfahrzeugverkehr dienten die Belastungen für 1995 als Ausgangsgrössen. Weiter wurde angenommen, dass sich das Verhalten der Verkehrsteilnehmer, welches von der Reisezeit abhängig ist, nicht wesentlich ändern wird.

Die Anzahl Personenfahrten an einem durchschnittlichen Werktag für den Binnen- und Ziel-/Quellverkehr (ohne Durchgangsverkehr) des Kantons Basel-Stadt für 1995 und die Prognose für das Szenario 2010 ist im folgenden Diagramm dargestellt.

Anzahl Personenfahrten 1995 und Szenario 2010 (Kanton Basel-Stadt)



Abkürzungen:

BV: Binnenverkehr Z/Q: Ziel- und Quellverkehr Gesamt: Binnen-/Ziel- und Quellverkehr

Nachfolgende Tabelle zeigt die Zahlenwerte für die Summe aus öV und Individualverkehr:

	Ausgangszustand 1995 Personenfahrten	Zunahme 1995 bis Szenario 2010		Szenario 2010 Personenfahrten
		Personenfahrten	in %	
Binnenverkehr	296'000	12'000	4	308'000
Ziel-/Quellverkehr	448'000	79'000	18	527'000
Total	744'000	91'000	12	835'000

Die Aufteilung der Verkehrsströme nach Herkunft und Verkehrsträger zeigt, dass im Binnenverkehr der öV heute und auch in Zukunft dominiert. Dagegen ist und bleibt beim Ziel-/Quellverkehr das private Motorfahrzeug das wichtigste Verkehrsmittel.

Die aufgrund der bereinigten Netze für den öV und den Motorfahrzeugverkehr durchgeführten Berechnungen für den Modal Split (Anteil Personenfahrten öV am Gesamtverkehr ohne Fussgänger und Velo-/Mofafahrten) zeigen, dass dieser für den Binnen- und den Ziel-/Quellverkehr gegenüber den Werten von 1995 leicht verbessert werden kann. Dies ist zum Teil zurückzuführen auf Verbesserungen beim Tram- und Busnetz, auf die Einführung der Regio-S-Bahn mit grenzüberschreitenden Linien sowie auf Änderungen im Strassennetz im Innenstadtbereich zugunsten der Fussgänger und des öVs. Die Modal Split Werte für 1995 und Szenario 2010 sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst.

Modal Split Werte für 1995 und das Szenario 2010:

	1995	Szenario 2010
Binnenverkehr	61%	62%
Ziel-/Quellverkehr	33%	34%
Summe Binnen-/Ziel-/ Quellverkehr	44%	45%

Die Ermittlung der grenzüberschreitenden Verkehrsströme beruht auf den Resultaten der umfangreichen Grenzverkehrserhebung von 1991, welche auf das Jahr 1995 aufgewertet wurde. Die erfassten Verkehrsströme wurden anhand verschiedener Faktoren für das Szenario 2010 berechnet. Beim Ziel- und Quellverkehr wird für den öV eine Zunahme gegenüber 1995 von rund 50 % und für den motorisierten Individualverkehr von 10 % bis 20 % prognostiziert.

Weil der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Raume Basel schon beachtlich ist, kann auch mit restriktiven Massnahmen beim Motorfahrzeugverkehr nur noch mit einer begrenzten Zunahme bei.. öV gerechnet werden. Im Zusammenhang mit dieser Aussage ist auch zu beachten, dass kurzfristige Massnahmen zur Eindämmung des Motorfahrzeugverkehrs nicht nur zur vermehrten Benützung von öffentlichen Verkehrsmitteln führen dürften. Als Folge von Eingriffen finden nämlich dann gewisse Fahrten überhaupt nicht statt, möglicherweise wird eine Mitfahrgelegenheit oder das Velo benützt, oder der Weg wird zu Fuss zurückgelegt. Ein Teil der Fahrten wird auch verlagert im Rahmen des individuellen zeitlichen und örtlichen Spielraumes (z.B. Einkaufsort).

Wissenschaftlich fundierte Methoden zur Prognostizierung von Veränderungsprozessen in der beschriebenen Art stehen nicht zur Verfügung. Es ist aber bekannt, dass zur Vermeidung von gesamtplanerischen und - soweit mit der Raumplanung beeinflussbaren - wirtschaftlichen Fehlentwicklungen sowohl Massnahmen mit primär positiven wie auch negativen Effekten in nicht zu grossen, immer wieder überschaubaren Schritten die beste Gewähr für eine kontrollierbare Entwicklung sind. Diese Erkenntnis ist für die Situation, in der sich Basel befindet, besonders zu beachten.

Ausgehend von den in Ausführung begriffenen oder schon beschlossenen Massnahmen im Bereich Verkehr ist für das regionale Verkehrssystem Basel bis zum Planungshorizont 2010 ein Basisnetz Szenario 2010 entwickelt worden. Aufgrund der daraus ermittelten Ergebnisse in der Veränderung der Verkehrsströme sind weitere Varianten (mit zusätzlichen Netzelementen beim öV und beim motorisierten Individualverkehr) untersucht worden. Details hierzu sind im Anhang A aufgeführt.

TEIL II KONKRETE VORHABEN IM REGIONALEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR

5. LAUFENDE GROSSVORHABEN IM KANTON BASEL-STADT

5.1 EuroVille

Ziel:

Aufwertung des Bahnhofs Basel SBB zu einer Drehschiebe aller öffentlichen Verkehrsmittel, kombiniert mit einem neuen Dienstleistungszentrum

Ausgangslage

Der Ausbau des Gebiets des Bahnhofs Basel SBB ist ein Gemeinschaftswerk mehrerer Partner (SBB, Post, Immobiliengesellschaft Bahnhof Ost, Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft [inkl. Basellandschaftliche Beamtenversicherungskasse] und Solothurn, Baselland Transport AG [BLT]). Die gegenseitige Abstimmung aller hierfür geplanten Vorhaben erfolgte in den achtziger Jahren im Rahmen des sogenannten Masterplans Bahnhof SBB Basel. Das Bauvolumen des nunmehr als EuroVille genannten Projekts beträgt rund Fr. 1 Mrd. und wird durch die einzelnen Bauherren selbständig oder partnerschaftlich finanziert.

Massnahmen

Im Bereich Verkehr umfasst EuroVille unter anderem folgenden Teilprojekte:

- Die Einführung der BLT-Tramlinien 10 und 11 via Bahnhof SBB. Die Eröffnung ist für das Jahr 2001 vorgesehen.
- Neugestaltung des Centralbahnplatzes zugunsten des Tram-, Velo- und Fussgängerverkehrs. Mit dem Bau begonnen werden soll 1999; die Eröffnung ist für 2001 vorgesehen.
- Parkhaus Centralbahnstrasse. Zurzeit im Bau, Eröffnung im Jahr 2000.
- Veloparking unter dem Centralbahnplatz.
- Neue Passerelle über den Bahnhofsgleisen mit neuen Zugängen zu den Perrons und zur besseren Anbindung des Quartiers Gundeldingen. Die Projektierung, verbunden mit einem Wettbewerb (1996) ist abgeschlossen. Die Plangenehmigungsverfahren durch die SBB bzw. das Bundesamt für Verkehr (Bewilligungsinstanz) soll anfangs 1999 eingeleitet werden. Der Baubeginn ist für das Jahr 2000 vorgesehen, die vollständige Inbetriebnahme für das Jahr 2002. An den Kosten von insgesamt Fr. 43,5 Mio. wird sich der Kanton Basel-Stadt vertragsgemäss zu 1/3 (Fr. 14,5 Mio. beteiligen).
- Ein neues Perron zwischen den Gleisen 14/15 (Südseite); Ausbau bestehendes Perron Gleise 11/12; Erhöhung aller Perrons bei den Gleisen 4 - 15 auf einheitliche 55 cm.
- Neue Erschliessungsstrasse auf der Seite Bahnhof Süd zwischen der Solothurner- und der Margarethenstrasse mit neuem Bahnhofvorplatz Süd und Parkplätzen.

Wie aus der Aufstellung ersichtlich ist, sind alle Bauprogramme auf die etappenweise Inbetriebnahme der Verkehrsanlagen in den Jahren 2001 (Tram und Strassen) und 2002

(Bahnhofpasserelle SBB) ausgerichtet. Dies ist das deklarierte Ziel aller am Projekt EuroVille beteiligten Partner.

Bereits verwirklicht worden sind das neue Lokomotivdepot zusammen mit dem Stellwerk 4 auf dem Wolfareal (1995) und der Neubau der Münchensteinerbrücke (1997). Letzteres ist losgelöst vom Gesamtkredit für EuroVille vom Kanton Basel-Stadt - nach Zustimmung durch den Grossen Rat am 20. März 1991 und durch den Souverän am 2. Juni 1991 - zur Hälfte mit Fr. 17 Mio. mitfinanziert worden, während die andere Hälfte von den SBB getragen wurde.

Die SBB investieren mit rund Fr. 450 Mio. für den Perronausbau, die Bahnhofspasserelle, das neue Lokomotivdepot und Zentralstellwerk sowie für die Gleiszufahrt zum neuen Postbahnhof am meisten von allen Partnern im Bereich Verkehr. Die Vorhaben liegen auch im speziellen Interesse der SBB, denn dank EuroVille werden die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs Basel SBB und die Qualität der Dienstleistungen an den Bahnkunden deutlich verbessert.

Der Kanton Basel-Stadt wiederum beteiligt sich gemäss Grossratsbeschluss vom 17. Mai 1995 an den genannten Verkehrsinfrastruktur-Vorhaben in Höhe von ca. Fr. 300 Mio., hat aber nach Abzug von Leistungen Dritter nur ca. Fr. 130 Mio. aufzuwenden. Das grösste Vorhaben davon ist die Neugestaltung des Centralbahnplatzes, die unter Einbezug der Massnahmen für den Veloverkehr ein Bauvolumen von rund Fr. 55 Mio. aufweist.

Die weiteren, bereits im Rahmen des Masterplans erfassten Vorhaben sind ebenfalls auf das nun entstehende abgestimmt. Sie sollen als Optionen erst mittel- bis langfristig erstellt werden, und zwar sobald Bedarf besteht bzw. die hierfür notwendigen Finanzmittel verfügbar sein werden. Das Bauvolumen dieser Teilprojekte dürfte gesamthaft den Betrag von einer weiteren Milliarde Franken ausmachen.

5.2 N2, Nordtangente

Ziel:

Kanalisation des Motorfahrzeugverkehrs und Entlastung des städtischen Strassennetzes zur Verbesserung der Betriebsbedingungen für den öV.

Ausgangslage

Mit dem Spatenstich am 1. September 1994 für den Abschnitt 4 «Horburg» konnte - nach einer überaus langen Planungs- und Genehmigungsphase - mit den Bauarbeiten an der eigentlichen Nordtangente begonnen werden. Ein knappes Jahr später wurden die Arbeiten auch am Abschnitt 1 «Grenze» aufgenommen. Der Abschnitt Horburg kann nach einer fünfjährigen Bauzeit im Dezember 1999, der Abschnitt Grenze nach bereits gut vierjähriger Bauzeit im Frühjahr 2000 in Betrieb genommen werden.

Das Ausführungsprojekt für den Abschnitt 3 «Rhein» wurde 1998 genehmigt. Mit den Bauarbeiten im Hinblick auf die Verschiebung der Dreirosenbrücke im Juli 1999 ist bereits begonnen worden. Der Abschnitt 2 «St. Johann» ist ebenfalls genehmigt und soll ab dem Jahr 2000 verwirklicht werden.

Mit der Verwirklichung der weitgehend unterirdisch verlaufenden Autobahnverbindung Schweiz - Frankreich und ihrer Anschlüsse an die Hauptverkehrsstrassen wird das Strassennetz im Norden Basels um rund einen Drittel vom Verkehr entlastet. Dies verbessert einerseits das Umfeld für die Anwohnerschaft und andererseits die betrieblichen Bedingungen für den öV in erheblichem Masse.

Massnahmen

Für den regionalen öV werden nicht nur die betrieblichen Bedingungen der im Norden Basels verlaufenden Tram- und Buslinien verbessert, indem durch Eigentrassierungen und neue Verkehrsregelungsanlagen bestehende Behinderungen wegfallen, sondern auch die öV-Anlagen werden im Nordtangenten-Perimeter mit einem Bundesbeitrag von 65 % zu Lasten der Nationalstrassenrechnung in einen neuwertigen Zustand versetzt. Die dadurch vom öV eingesparten Kosten betragen mehrere Dutzend Millionen Franken.

Insbesondere werden durch die Nordtangente auch die Voraussetzungen zur Verwirklichung der geplanten öV-Drehscheibe beim Bahnhof St. Johann geschaffen. Dies soll im Rahmen der Quartierplanung erfolgen.

6. SCHIENENVERKEHR

Der Bahnhof Basel SBB ist heute End- und Verknüpfungspunkt des deutschen, französischen und schweizerischen Personenfernverkehrs. Dieselbe Bedeutung soll er auch für den Regionalverkehr im Rahmen der geplanten grenzüberschreitenden Regio-S-Bahn erhalten.

Die Funktion des Bahnhofs SBB als Drehscheibe im Schienenverkehr ist unbestritten und soll insbesondere im Rahmen von EuroVille (Vgl. Kap. 5.1) aufgewertet werden.

6.1 Personenfernverkehr

Ziel des Regierungsrates:

Aufwerten des Bahnhofs Basel SBB als Knotenpunkt im nationalen und internationalen Personenfernverkehr

Ausgangslage

In den kommenden Jahren soll in der Region Basel das Angebot im Personenfernverkehr auf den bestehenden Hauptbahnstrecken der SNCF, DB AG und SBB merklich verbessert werden.

Auf schweizerischer Seite wird im Rahmen der ersten Etappe von Bahn 2000 (bis zum Fahrplan 2005) und auch von AlpTransit das Fernverkehrsangebot dank Fahrplanverdichtungen und kürzeren Fahrzeiten nach den grossen Zentren (mit optimalen gegenseitigen Anschlüssen dort) gegenüber heute spürbar verbessert. Die Verbindungen ab Basel betreffend, wird sich dies unter anderem wie folgt auswirken:

- stündliche Nonstop-IC nach Zürich (- Chur);

- stündlich rasche Direktverbindungen nach Zürich Flughafen;
- schnellere Verbindungen nach der Westschweiz (Genf und Lausanne via Delsberg - Biel) dank Einsatz von Neigezügen.

Bereits auf den Fahrplanwechsel 1999 wird das Zugsangebot zwischen Basel und Zürich bzw. Zürich Flughafen merklich verbessert. Bei den Nonstop-IC wird der Stundentakt bereits nahezu verwirklicht sein, und die wenigen dannzumal noch vorhandenen Lücken werden spätestens bis zum Jahr 2001 geschlossen sein. Ebenfalls auf den Fahrplan 1999 neu eingeführt werden sollen zwei-stündliche Direktzüge Basel - Zürich Flughafen. Während der Spitzenzeiten wird sogar ein Stundentakt angeboten. Indem diese Züge den Zürcher Hauptbahnhof nicht bedienen, legen sie die gesamte Strecke trotz fünf Zwischenhalten in nur 70 Minuten zurück. Verbessert wird damit auch die Situation zahlreicher Pendlerinnen und Pendler, da neu Bahnhöfe an ausgewählten Arbeitsplatz-Schwerpunkten, wie beispielsweise Zürich Altstetten und Zürich Oerlikon, bedient werden.

Der Anschluss der Schweiz an das europäische HGN soll unter anderem via Basel erfolgen. Durch den deutschen Hochgeschwindigkeitszug InterCityExpress (ICE) wird Basel bereits seit 1992 bedient. Der heute nahezu realisierte Zweistundentakt soll sukzessive auf einen Stundentakt verdichtet werden (bis ca. zum Jahr 2005).

An das französische Hochgeschwindigkeitsnetz soll die Schweiz unter anderem via Basel und über die Neubaustrecken des TGV Est und insbesondere des TGV Rhin-Rhône angeschlossen werden.

(Details dazu siehe im Anhang C).

Massnahmen

Generell gilt anzumerken, dass der Personenfernverkehr nach marktwirtschaftlichen Kriterien von den Bahnen selbst geführt wird. Die Gebietskörperschaften können daher nur in beschränkter Masse auf das Angebot im Personenfernverkehr Einfluss ausüben oder politische Auflagen machen. Eine Einflussnahme ist hingegen im Rahmen des ordentlichen Fahrplanverfahrens und der Angebotskoordination (Vgl. Kap. 6.5) möglich. In diesem Gremium werden die Hauptbegehren des Kantons Basel-Stadt, vertreten durch das Wirtschafts- und Sozialdepartement (WSD) geltend gemacht, beispielsweise was die oben erwähnte Einführung von stündlichen Nonstop IC Basel - Zürich und raschen Direktverbindungen nach Zürich Flughafen betrifft.

Bereits seit Jahren setzt sich das WSD besonders dezidiert für den Anschluss der Schweiz an das europäische HGN in Basel ein. Es ist aber weiterhin stets gegenüber den zuständigen Instanzen des Bundes, Frankreichs und Deutschlands darauf hinzuwirken. Was speziell den TGV-Anschluss betrifft, fordert der Kanton Basel-Stadt zusammen mit den andern Nordwestschweizer Kantonen und Zürich mit Nachdruck vom Bund eine Gleichbehandlung der beiden TGV-Eingangstore Genf und Basel, vor allem was die Fahrzeiten nach Paris betrifft. Bereits nach Verwirklichung der ersten

Etappe des TGV Rhin-Rhône kann dieses Ziel mit einer Fahrzeit Basel - Paris von 2 Stunden 50 Minuten optimal erreicht werden. Von einer Anbindung an den TGV Rhin-Rhône profitiert aber nicht einzig die Region Basel, sondern profitieren auch weite Teile der Schweiz. Angesichts der Bedeutung dieses Projekts haben im Januar 1999 die Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt in einer gemeinsamen Medienmitteilung vom Bund eine angemessene finanzielle Beteiligung der Schweiz am TGV Rhin-Rhône verlangt. Nach den Vorstellungen des Kantons Basel-Stadt soll dies unbedingt in der für den TGV-Anschluss der Schweiz vorgesehenen bilateralen Vereinbarung Frankreich-Schweiz so festgehalten werden.

Da eine erste Etappe des TGV Rhin-Rhône frühestens im Jahr 2005 realisiert sein wird, werden von den Regierungen beider Basel bis zu diesem Zeitpunkt auch Angebotsverbesserungen auf der bestehenden Eisenbahnverbindung (Zürich -) Basel - Paris als unbedingt notwendig erachtet.

Aktionsprogramm:

Der Regierungsrat setzt sich ein für:

- **die rasche und fristgerechte Verwirklichung der für Bahn 2000 und AlpTransit konzipierten Angebote, wobei für Basel insbesondere von besonderer Bedeutung sind**
 - **stündliche Nonstop IC nach Zürich**
 - **raschere Schnellzugverbindungen nach der Westschweiz (mit Neigezügen)**
 - **rasche Verbindungen via Gotthard nach dem Tessin und Italien sowie**
 - **schnelle Verbindungen nach Italien via Lötschberg durch Einsatz von Neigezügen**
- **eine Sicherstellung des Anschlusses an das französische TGV-Netz, insbesondere für Fahrzeiten Basel - Paris von 2 ½ bis 3 Stunden via TGV Rhin-Rhône; bis zum Zeitpunkt der Verwirklichung der ersten Etappe TGV Rhin-Rhône sind Angebotsverbesserungen auf der bestehenden Eisenbahnverbindung Basel - Paris vorzunehmen.**
- **eine stetige Verbesserung des Angebots bei den ICE-Verbindungen Deutschland - Schweiz via Basel bis zu einem durchgehenden Stundentakt.**

6.2 Regionalverkehr; Regio-S-Bahn speziell

Ziel des Regierungsrates:

Schaffen eines attraktiven Angebotes im grenzüberschreitenden Regional- und Nahverkehr (insbesondere Regio-S-Bahn)

Mit dem Konzept Regio-S-Bahn soll in der trinationalen Agglomeration Basel auf dem bestehenden Schienennetz der drei Bahnen das Angebot im Schienennahverkehr mit möglichst vielen direkten, teilweise grenzüberschreitenden Durchmesserlinien aufgewertet werden (Bedienung grundsätzlich im Halbstundentakt und mit modernem Rollmaterial). Ergänzt werden soll dieses Angebot mit neuen Haltestellen im Kernbereich (Stadt Basel) und in der Nähe von Siedlungs- und