



An den Grossen Rat

24.5312.02

BVD/P245312

Basel, 25. September 2024

Regierungsratsbeschluss vom 24. September 2024

Interpellation Nr. 94 Christian C. Moesch betreffend «Ausbau der Elsässerbahn»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 11. September 2024)

«Im Mai 2024 wurde seitens der SBB kommuniziert, dass am Bahnstück "Elsässerbahn" (Streckenabschnitt Bahnhof SBB bis Bahnhof St. Johann) diverse Baumassnahmen notwendig werden. Unter anderem betrifft dies Gleisabsenkungen in den bestehenden Tunnels, insbesondere zur Sicherstellung des 4-Meter-Korridor auch auf diesem Streckenabschnitt. Diese Massnahmen sind notwendig, um den zunehmenden Güterverkehr auf der Schiene zwischen der Nordsee und Italien prästieren zu können. Somit ist nach diesen Umbauarbeiten mit zunehmendem Verkehrsvolumen auf dieser Strecke zu rechnen. Weiter wird die geplante Bahnanbindung des EuroAirport zusätzlichen Verkehr auf der Elsässerbahn mit sich bringen.

Es ist damit wohl unbestritten, dass es auf den offenen Streckenabschnitten der Elsässerbahn, sprich zwischen Oberwilerstrasse und Neubadstrasse sowie zwischen der General Guisan-Strasse und der Allschwilerstrasse (Morgartenring) in Zukunft durch den Mehrverkehr auch zu wesentlich höheren Lärmemissionen kommen wird.

In der Vergangenheit ist immer wieder die Idee einer Überdeckung der offenen Abschnitte der Elsässerbahn aufgeworfen worden. Im Hinblick auf erwähnten Mehrverkehr sollte eine solche Massnahme berechtigterweise wieder thematisiert werden, wohlwissend, dass die Streckenabschnitte rechtlich auf Boden der SBB und insbesondere im eidgenössischen Verzeichnis der "Trockenwiesen und –Weiden" liegen.

Zudem ergäben sich auch im Hinblick auf den weiteren Bahnausbau i.S. Herzstück vielleicht Anknüpfungspunkte zum bereits jetzt geplanten Ausbau zum 4-Meter Korridor.

In diesem Zusammenhang bittet der Interpellant den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen

- In welchem Mass wird sich die Taktfrequenz von Zügen auf der Strecke der "Elsässerbahn" in Zukunft erhöhen, einerseits durch die Ausweitung des Güterverkehrs aber auch durch die geplante Bahnanbindung des Euroairports?
- Um wieviel höher wird diese künftig ausfallen im Verhältnis zum Stand im Jahr 2024?
- Welche Auswirkungen (Emissionen) hat die Erhöhung des Zugverkehrs auf die Anrainer der Elsässerbahn in den vorerwähnten Abschnitten?
- Hat sich der Kanton mit den SBB dazu bereits ausgetauscht und wenn ja, welche Erkenntnisse und allfällige Resultat haben sich dazu ergeben?
- Ist eine Überdeckung der offenen Abschnitte der Elsässerbahn theoretisch bzw. praktisch möglich?

- Hat sich der Kanton zu dieser Sache in der Vergangenheit mit den SBB bereits mal ausgetauscht?
- Da die Streckenabschnitte wie erwähnt als "Biotop von nationaler Bedeutung" klassifiziert sind: Gäbe es die Möglichkeit einer Überdeckung der Elsässerbahn, wenn danach sichergestellt wird, dass diese Abschnitte weiterhin als Grünflächen i.S. der Schutzstellung aufrechterhalten würden.
- Wie beurteilt der Regierungsrat eine solche mögliche Idee unter dem Gesichtspunkt, dass damit für Menschen zugängliche Grünflächen von rund 40'000m² auf Stadtboden entstehen würden, welche zudem die Lärmemission der Anwohnenden massiv reduzieren würde.
- Ist der Regierungsrat bereit, sich mit der SBB über ein solches Projekt auszutauschen und insbesondere eine allfällige Machbarkeit zu erörtern?
- Könnte sich der Kanton vorstellen, sich finanziell an einem solchen Projekt zu beteiligen?
- Ist der Regierungsrat der Meinung, dass eine gemeinsame Realisierung der Projekte "4-Meter-Korridor" und "Haltestelle Morgartenring" Synergien (wie etwas kürzere Bauzeit, weniger Emission z.L. der Anwohnenden) schaffen würde und wenn ja, wie könnte er dies gegenüber Bund und SBB vertreten?

Christian C. Moesch»

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. Einleitende Bemerkung

Der Regierungsrat unterstützt den Bahnausbau in Basel. Ein funktionierendes Bahnangebot für den Personenfern- und Nahverkehr sowie für den Güterverkehr sind für die Stadt, den Kanton und die Agglomeration gleichermassen essenziell.

Zur Abstimmung der Bahnvorhaben mit den Interessen des Kantons pflegt der Regierungsrat einen intensiven und engen Austausch mit den involvierten Partnern, d.h. namentlich mit der SBB, der Deutschen Bahn und dem Bundesamt für Verkehr. Dies mit dem Ziel, Auswirkungen früh zu erkennen, Anforderungen einzubringen und verträgliche Lösungen zu erwirken.

2. Zu den einzelnen Fragen

- *In welchem Mass wird sich die Taktfrequenz von Zügen auf der Strecke der "Elsässerbahn" in Zukunft erhöhen, einerseits durch die Ausweitung des Güterverkehrs aber auch durch die geplante Bahnanbindung des Euroairports?*
- *Um wieviel höher wird diese künftig ausfallen im Verhältnis zum Stand im Jahr 2024?*

Heute verkehren auf der Elsässerbahn pro Stunde und Richtung vier Regionalzüge, davon zwei als RegionalExpress (TER200) Strassburg – Basel, und zwei Güterzüge. Ausserdem verkehrt alle zwei Stunden ein TGV. Zusammen ergibt dies 6.5 Züge pro Stunde und Richtung¹.

Gemäss aktuellem Stand der Planungen sollen ab Dezember 2030, also noch vor der EAP-Bahnanbindung, zwei weitere S-Bahn-Züge pro Stunde und Richtung zwischen Basel und St.-Louis eingeführt werden (S-Bahn-Viertelstundentakt). Die Zahl der Personenzüge dürfte von dann an auch mit Inbetriebnahme der EAP-Bahnanbindung bis 2040 konstant bleiben.

Im Güterverkehr dagegen ist in Zukunft mit einem bis zwei zusätzlichen Zügen pro Stunde zu rechnen (wegen Zunahme im Hinterlandverkehr ab den Nordseehäfen Benelux und in Richtung NEAT, Ausbau 4m-Korridor auf der Elsässerbahn). Zum Streckenausbau im Ausland liegen zurzeit noch

¹ Die Anzahl Güter- und Personenzüge bezieht sich auf eine Regelstunde. Sie kann während der Hauptverkehrs- und Randzeiten abweichen. Die Angaben basieren auf der Anzahl an zugeteilten Trassen pro Stunde und Richtung auf dem Abschnitt Basel Grenze (FR) – Basel SBB gemäss schweizerischem Netznutzungsplan.

keine Angaben vor. Zudem ist offen, wann und in welchem Mass die Güterzugskapazitäten tatsächlich nachgefragt werden.

- *Welche Auswirkungen (Emissionen) hat die Erhöhung des Zugverkehrs auf die Anrainer der Elsässerbahn in den vorerwähnten Abschnitten?*

Trotz Zunahme des Bahnverkehrs – Verdoppelung im Zeitraum 2018 bis 2040 – kommt es dank lärmarmen Rollmaterial zu keinen Überschreitungen der geltenden Grenzwerte für Lärmemissionen.

Die SBB hat die Lärmemissionen im Rahmen des Projekts «4m-Korridor» untersucht und die Ergebnisse im zugehörigen Umweltverträglichkeitsbericht dargelegt. Sie geht dabei von Verkehrsprognosen aus, die das dargelegte Mengengerüst an Zügen abbilden und eine recht grosse Reserve enthalten:

2018 (IST):	Total 220 Züge/Tag mit rund 110'000 BRT ²
2025 (Prognose):	Total 360 Züge/Tag mit rund 120'000 BRT
2040 (Prognose):	Total 565 Züge/Tag mit rund 220'000 BRT

Wesentliches Element bei der Beurteilung ist der Vergleich der Emissionen des künftig geplanten Verkehrs mit den Emissionen, die gegenwärtig als zulässig verfügt sind³.

Die Untersuchungen im Projekt «4m-Korridor» haben nun ergeben, dass der mit der «Prognose 2040» zu erwartende Lärmpegel trotz deutlich höherer Zugszahlen und höherer Tonnage tiefer liegt als die zulässigen Emissionen.

Emissionen 2040 (Prognose):	Tag: 70.7 dB(A)	Nacht: 63.5 dB(A)
Zulässige Emissionen:	Tag: 72.9 dB(A)	Nacht: 67.6 dB(A)

Die Zahlen belegen, dass die Zunahme an Personen- und Güterverkehr durch den Einsatz von lärmarmem Rollmaterial mehr als kompensiert wird.

- *Hat sich der Kanton mit den SBB dazu bereits ausgetauscht und wenn ja, welche Erkenntnisse und allfällige Resultat haben sich dazu ergeben?*

Die SBB hat das Projekt «4m-Korridor» im Frühling 2024 öffentlich aufgelegt. Parallel dazu erfolgte eine Anhörung des Kantons. Aufgrund der geführten Nachweise hat der Kanton zum Thema Lärm keine Vorbehalte angebracht.

- *Ist eine Überdeckung der offenen Abschnitte der Elsässerbahn theoretisch bzw. praktisch möglich?*

Bautechnisch und geometrisch ist eine Überdeckung theoretisch möglich, ebenso aus Sicht des Bahnbetriebs. Massgebend für eine praktische Machbarkeit sind die Kosten und die Bewilligungsfähigkeit aus Sicht des Naturschutzes.

Die offenen Abschnitte der Elsässerbahn sind zu einem grossen Teil im Bundesinventar der Trockenwiesen und –weiden (TWW) von nationaler Bedeutung verzeichnet und befinden sich im Inventar der schützenswerten Naturobjekte des Kantons Basel-Stadt. Weiter bildet die Elsässerbahn gemäss Biotopverbundkonzept Kanton Basel-Stadt eine Vernetzungsachse 1. Priorität (Nr. 1, Elsässerbahn-Bahnhof SBB-Rangierbahnhof MuttENZ) für trockenwarme Lebensräume und Wiesen.

² Bruttoregistertonnen (für die Lärmemission sind insbesondere die Tonnagen wichtig)

³ Verfügt vom Bundesamt für Verkehr 2006/2008 im Zusammenhang mit Lärmsanierungsmassnahmen; einsehbar unter <https://map.geo.admin.ch> (Themen: «Eisenbahnlärm, festgel. Emissionen N» für die Nacht und «Eisenbahnlärm, festgel. Emissionen T» für den Tag)

Gemäss Art. 18 Abs. 1 bis des Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG) sind Trockenrasen wie an den Böschungen der Elsässerbahn besonders zu schützen. Entsprechend Art. 6 der Trockenwiesenverordnung (TwwV) sind TWW-Objekte ungeschmälert zu erhalten. Ein Abweichen von diesem Schutzziel ist gemäss Art. 7 TwwV nur für unmittelbar standortgebundene Vorhaben, die dem Schutz vor Naturgefahren oder anderen überwiegenden Interessen von nationaler Bedeutung dienen. Eine abschliessende Beurteilung von Eingriffen ist vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) vorzunehmen. Eine erste diesbezügliche Voranfrage der SBB zur Standortgebundenheit wurde vom BAFU eher kritisch beurteilt.

Unabhängig vom bundesrechtlichen Schutzstatus sind schützenswerte Lebensräume vor Beeinträchtigungen zu bewahren. Die Lebensräume entlang der Elsässerbahn, die im Inventar der schützenswerten Naturobjekte des Kantons Basel-Stadt verzeichnet sind, bilden eine prioritäre Vernetzungsachse im Biotopverbund. Das Biotopverbundkonzept und die Biodiversitätsstrategie Kanton Basel-Stadt sehen vor, die ökologischen Vernetzungsachsen zu erhalten und zu fördern. Eine Überdeckung der Elsässerbahn würde die bestehenden wertvollen Lebensräume der Tier- und Pflanzenarten vor Ort vollständig zerstören und den Biotopverbund massiv beeinträchtigen.

- *Hat sich der Kanton zu dieser Sache in der Vergangenheit mit den SBB bereits mal ausgetauscht?*

Wie in der vorhergehenden Beantwortung beschrieben, wurden bereits Abklärungen zu einer möglichen Überdeckung der Elsässerbahn zwischen dem Kanton, der SBB und dem BAFU gemacht.

- *Da die Streckenabschnitte wie erwähnt als "Biotope von nationaler Bedeutung" klassifiziert sind: Gäbe es die Möglichkeit einer Überdeckung der Elsässerbahn, wenn danach sichergestellt wird, dass diese Abschnitte weiterhin als Grünflächen i.S. der Schutzstellung aufrechterhalten würden.*

Die Grundvoraussetzung für einen Eingriff in ein Inventarobjekt der Trockenwiesen und –weiden von nationaler Bedeutung ist, dass für ein Vorhaben eine unmittelbare Standortgebundenheit und ein übergeordnetes Interesse von nationaler Bedeutung nachgewiesen werden kann.

Diese Beurteilung wird vom Bundesamt für Umwelt vorgenommen. Unabhängig davon sind schützenswerte Lebensräume vor Beeinträchtigungen zu schützen. Lässt sich eine Beeinträchtigung schutzwürdiger Lebensräume durch technische Eingriffe unter Abwägung aller Interessen nicht vermeiden, so hat der Verursacher für besondere Massnahmen zu deren bestmöglichem Schutz, für Wiederherstellung oder ansonsten für angemessenen Ersatz zu sorgen (Art 18 Abs. 1ter NHG, § 9 NLG).

Für einen allfälligen Eingriff in die Naturwerte bei der Elsässerbahn wäre also ökologischer Ersatz zu leisten, der auch die Funktion im Biotopverbund sicherstellen muss. Die steilen Böschungen mit ihren entsprechenden Expositionen, zusammen mit dem Umstand, dass die Vegetationsflächen für die Öffentlichkeit nicht zugänglich sind, haben wesentlich dazu geführt, dass sich die hohen Naturwerte entwickeln konnten. Diese Voraussetzungen wären bei einer neu angelegten Grünfläche auf der Überdeckung nicht mehr im gleichen Mass gegeben und der Nutzungsdruck wäre viel grösser, als es heute in den unzugänglichen Böschungen der Fall ist. Auch wenn die Grünfläche auf der Überdeckung vollumfänglich als Naturschutzfläche ausgeschieden und von jeglicher Nutzung ausgenommen würde, wäre fraglich, ob sie die Anforderungen an den gesetzlich vorgegebenen ökologischen Ersatz für die TWW-Objekte erfüllen könnten.

- *Wie beurteilt der Regierungsrat eine solche mögliche Idee unter dem Gesichtspunkt, dass damit für Menschen zugängliche Grünflächen von rund 40'000m² auf Stadtboden entstehen würden, welche zudem die Lärmemission der Anwohnenden massiv reduzieren würde.*

Unter der Annahme, dass eine Überdeckung bewilligungsfähig wäre (übergeordnetes nationales Interesse und unmittelbare Standortgebundenheit des Vorhabens), müsste gemäss Art. 18 Abs. 1ter NHG ökologischer Ersatz geleistet werden, welcher im räumlich-funktionalen Zusammenhang zu den zerstörten Naturwerten stehen muss. Damit ein funktionierender Biotopverbund langfristig aufrechterhalten werden kann und die hohen Ansprüche an den ökologischen Ersatz für die Trockenwiesen realisiert werden kann, wäre voraussichtlich die Überdeckung als Ersatzfläche auszuschneiden und einer Nutzung zu entziehen. Für die Bevölkerung wäre die Zugänglichkeit sehr stark eingeschränkt, wenn nicht sogar nicht möglich.

- *Ist der Regierungsrat bereit, sich mit der SBB über ein solches Projekt auszutauschen und insbesondere eine allfällige Machbarkeit zu erörtern?*

Der Regierungsrat nimmt am intensiven Austausch und der Abstimmung zwischen SBB und Kanton aktiv teil. Dazu hat er mit Blick auf die grossen, anstehenden Bahnausbauten vor einigen Jahren die Stelle des Bahnkoordinators im Bau- und Verkehrsdepartement geschaffen.

Ideen zur Überdeckung der Elsässerbahn wurden wiederholt mit der SBB erörtert. Aus den dargelegten Gründen des Naturschutzes muss bei der heutigen Ausgangslage eine Überdeckung aber ausgeschlossen werden.

Neu zu beurteilen ist die Situation, wenn die Bahnanlage im Bereich der Elsässerbahn durch künftige Bauvorhaben in grösserem Masse verändert wird. Grund dafür ist, dass dann gegebenenfalls grössere Auswirkungen auf die Anrainer/-innen entstehen oder strengere Lärmgrenzwerte gelten. Beides könnte allenfalls eine (teilweise) Überdeckung rechtfertigen.

- *Könnte sich der Kanton vorstellen, sich finanziell an einem solchen Projekt zu beteiligen?*

In der heutigen Situation stellt sich die Frage nur theoretisch, denn wie dargelegt ist eine Überdeckung aus Gründen des Naturschutzes ausgeschlossen.

Sollte sich im Laufe künftiger Bauvorhaben eine grössere Veränderung der Elsässerbahn ergeben, wird der Regierungsrat die Situation neu beurteilen. Voraussetzung ist allerdings, dass der Eingriff von solcher Tragweite wäre, dass sein überwiegendes nationales Interesse einen Eingriff in die Naturschutzflächen zuliesse. Zudem müsste eine teilweise Überdeckung ausserordentlich grosse Vorteile gegenüber anderen Massnahmen aufweisen – z.B. nutzbare Flächen für die Anwohnerschaft, Grün- oder Naturschutzflächen, Lärmschutz. In einem solchen Fall dürfte der Regierungsrat bereit sein, eine finanzielle Beteiligung ergebnisoffen zu prüfen.

- *Ist der Regierungsrat der Meinung, dass eine gemeinsame Realisierung der Projekte "4-Meter-Korridor" und "Haltestelle Morgartenring" Synergien (wie etwas kürzere Bauzeit, weniger Emission z.L. der Anwohnenden) schaffen würde und wenn ja, wie könnte er dies gegenüber Bund und SBB vertreten?*

Ja, der Regierungsrat teilt diese Meinung. Er hat entsprechende Forderungen sowohl bei der SBB wie auch beim Bundesamt für Verkehr deponiert. Er begrüsst in diesem Zusammenhang auch die Interpellation 24.3573 «Bauvorhaben auf der Elsässerbahn. Synergien nutzen!» von Florence Brenzikofer, die der Bundesrat am 21.08.2024 wie folgt beantwortet hat:

«Beim Start der Ausarbeitung der Projektierung Haltestelle Morgartenring hat das BAV die SBB gebeten, Synergien zwischen beiden Projekten zu nutzen. So wurde vereinbart, dass im Bereich

der zukünftigen Haltestelle Basel Morgartenring mit dem Projekt «4m Korridor» der Gleisachsabstand bereits auf die für den Haltestellenbereich notwendige Regelbreite um 20 cm verbreitert wird.

Weiter wird im Projekt «4m-Korridor» die Baulogistik geeignet organisiert und ein Bauspurwechsel so positioniert, dass er die Bauarbeiten an der neuen Haltestelle später ohne weitere Eingriffe erlaubt. Weitere Synergien werden von der SBB aktuell geprüft. Der Terminplan sieht einen Start der Ausführung des Projektes «4m-Korridor» Mitte 2025 und dessen Inbetriebnahme im 2029 vor. Die Ausführung der neuen Haltestelle Basel Morgartenring wird nach aktueller Planung Ende 2028 noch während den Bauarbeiten am Projekt «4m-Korridor» starten und 2030 in Betrieb gehen. Diese Terminplanung setzt voraus, dass die Plangenehmigungen in gewohnter Frist erfolgen können. Eine Aufschiebung der Ausführung des Projektes «4m-Korridor» hätte einen Terminverzug auf die angrenzenden Projekte im Bereich des Knotens Basel SBB zur Folge. Davon betroffen wären insbesondere die Projekte Ersatz Erdbeergrabenbrücke und Perronzugang Margarethenbrücke. Insgesamt würde sich dadurch der gesamte Bahnausbau im Knoten Basel verzögern.»

Der Regierungsrat wird sich im Rahmen seiner Möglichkeiten dafür einsetzen, dass das Projekt für die künftige Haltestelle so zügig wie möglich abgewickelt und damit eine zeitgleiche Ausführung mit dem «4m-Korridor» möglich wird. Dies in Abwägung der Risiken für eine allfällige Verzögerung des Bahnausbaus, die der Regierungsrat vermeiden möchte.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin