



An den Grossen Rat

24.5318.02

BVD/P245318

Basel, 16. Oktober 2024

Regierungsratsbeschluss vom 15. Oktober 2024

«Schriftliche Anfrage Zaira Esposito betreffend Zugverbindungen über die Grenzen hinweg»

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Zaira Esposito dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«Die für den Verkehr zuständigen Behörden der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Solothurn, das Bundesamt für Verkehr sowie die französische Region Grand Est haben beschlossen, das S-Bahn-Angebot im Dreiländereck auszubauen. Dies wurde am 24. Mai 2024 durch eine von der SBB publizierte Medienmitteilung kommuniziert¹.

Aktuell fahren zwischen der Schweiz, Frankreich und Deutschland täglich 60'000 Pendlerinnen und Pendler über die nationalen Grenzen - allein 30'000 davon zwischen dem Elsass und der Nordwestschweiz. 90 Prozent von diesen Personen nutzen gemäss Angaben der SBB aktuell den motorisierten Individualverkehr. Das soll sich ändern: Durch den Ausbau des S-Bahn-Angebots sollen möglichst viele von ihnen die S-Bahnen benutzen. Die Einführung des neuen Angebots ist in Etappen geplant: Ab Ende 2030 sollen zwei grenzüberschreitende S-Bahn-Linien «Olten–Basel–Mulhouse» und «Laufen–Basel–St. Louis» lanciert werden. Ab 2034/35 werden voraussichtlich beide Linien auch den EuroAirport anfahren. Im Hinblick auf das ÖV-Programm des Bau- und Verkehrsdepartements, unter Berücksichtigung der kantonalen Klimaschutzstrategie Netto-Null bis 2037 und angesichts der grossen Mobilität im Grossraum Basel dankt die Antragstellerin der Regierung für die Beantwortung folgender Fragen:

1. Gemäss Mitteilung der SBB sollen möglichst viele Pendlerinnen und Pendler ab Ende 2030 die S-Bahnen zwischen der Schweiz und dem Elsass benutzen.
 - a) Wie wurde das bisherige Mobilitätsverhalten und die entsprechende ÖV-Nachfrage (siehe oben) erhoben?
 - b) Wie wird künftig sichergestellt, dass möglichst viele Pendlerinnen und Pendler die S-Bahnen zwischen der Schweiz und dem Elsass benutzen?
2. Durch welche weiteren Massnahmen hat das Bau- und Verkehrsdepartement mit der Planungsregion Nordwestschweiz vor, das ÖV-Angebot über die Grenzen hinaus zu intensivieren?
3. Sind Massnahmen mit kurz- (bis 2026), mittel- (2026-2030) oder langfristigem (nach 2030) Zeithorizont geplant, um auch auf der Achse Basel-Altkirch-Belfort direkte und häufigere ÖV-Verbindungen sicherzustellen?
4. Sind mit kurz- (bis 2026), mittel- (2026-2030) oder langfristigem (nach 2030) Zeithorizont zusätzliche Zugverbindungen oder alternative ÖV-Verbindungsmöglichkeiten auf der Achse Strasbourg-Mulhouse-Basel vor allem am Abend vorgesehen?
 - a) Wenn ja: Welche Zugverbindungen oder alternative ÖV-Verbindungsmöglichkeiten sind geplant?

- b) Wenn keine zusätzlichen Zugverbindungen oder alternative ÖV-Verbindungsmöglichkeiten geplant sind: Wie lässt sich dies mit den Zielen des ÖV-Programms vereinbaren?
- 5. Güterzüge mit Sattelaufliegern von vier Metern Eckhöhe sollen künftig auch über Frankreich nach Basel gelangen. Dafür sind bauliche Anpassungen zwischen dem Nordportal des Kannenfeldtunnels und den Birsigbrücken notwendig². Die Arbeiten sollen Mitte 2025 beginnen und bis Ende 2029 dauern.
 - a) Wie wird sichergestellt, dass während dieser langen Bauzeit die Attraktivität des Personenverkehrs - u.a. auch der Freizeitverkehr - gewahrt bleibt?
 - b) Sind alternative ÖV-Verbindungen - insbesondere während den sog. «verkehrsärmeren Zeiten» wie Schulferien und Wochenenden - geplant?

¹ <https://news.sbb.ch/medien/artikel/129009/flirt-evo-france-33-moderne-zuege-fuer-trinationale-s-bahn-im-raum-basel> [31.05.2024]

² <https://company.sbb.ch/de/ueber-die-sbb/projekte/deutschschweiz/region-basel/4mkbasel.html#:~:text=Der%20rund%204%2C5%20Kilometer,rund%201000%20Meter%20langen%20Kannenfeldtunnel>

Zaira Esposito»

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

1. Ausgangslage

Der Ausbau der trinationalen S-Bahn Basel ist seit Jahren Gegenstand von Planungen. Diese laufen unter Federführung der Koordinationsstelle *trireno*, welche die Angebotsplanungen grenzüberschreitend koordiniert. *Trireno* ist ein Geschäftsbereich des Vereins Agglo Basel, in welchem die Besteller der trinationalen S-Bahn, d.h. die Kantone der Nordwestschweiz, die Région Grand Est und das Bundesland Baden-Württemberg, Mitglied sind.

Neue S-Bahnverbindungen sind zwischen dem Elsass und der Nordwestschweiz vorgesehen. Wie im Anfragentext erwähnt, ist gerade auf dieser Relation der Anteil der Schiene am gesamten Personenverkehrsaufkommen heute sehr tief, auch im Vergleich zu anderen S-Bahnlinien in der Nordwestschweiz und im Wiesental. Es besteht somit grosses Wachstums- und Verlagerungspotenzial. Hinzu kommt, dass heute alle Regionalzüge aus dem Elsass im französischen Teil des Bahnhofs Basel SBB (Gleise 30-35) enden, so dass für Weiterfahrten mit der S-Bahn ein (oftmals zeitaufwändiges) Umsteigen erforderlich ist. Gleichzeitig ist die Verkehrssituation auf der Strasse bereits heute am Limit. Vor allem während der Hauptverkehrszeiten sind die Ein-/Ausfallsachsen nach Basel häufig überlastet. Die negativen Effekte wie Zeitverlust, Unzuverlässigkeit oder Luft- und Lärmemissionen werden mit der konstant wachsenden Bevölkerung und Anzahl an Arbeitsplätzen zunehmen.

Die Verbesserung des Bahnangebots mit einer umsteigefreien S-Bahn-Verbindung zwischen der Nordwestschweiz und dem Elsass ist schon länger ein politisches Anliegen des Regierungsrates. Die sogenannte «grüne Linie», die von 1997 bis 2008 zwischen Frick bzw. Laufenburg, Basel und Mulhouse verkehrte, entsprach diesem Bedürfnis besser als das heutige Angebot mit Umsteigen in Basel. Jedoch musste sie aus technischen Gründen eingestellt werden. Umfangreiche Prüfungen ergaben, dass eine Wiederaufnahme von Direktverbindungen unter den gegebenen Umständen und ohne Ausbau der Bahninfrastruktur nicht wirtschaftlich sei. Ein verbessertes S-Bahn-Angebot wurde in der Folge im Zusammenhang mit dem französischen Infrastrukturprojekt «Bahnanbindung EuroAirport» (Nouvelle Liaison Ferroviaire de l'EuroAirport, NLF EAP) geplant.

Die zuständigen Bestellbehörden (beide Basel, der Kanton Solothurn, der Bund und die Région Grand Est) haben zweimal ihre gemeinsame Absicht erklärt, neue Direktverbindungen zwischen der Nordwestschweiz und dem Elsass (Olten/Liestal – Mulhouse und Laufen – St-Louis) auf Dezember 2030 einzuführen, auch wenn die NLF EAP dann noch nicht fertiggestellt sein wird. Gemäss heutigem Zeitplan wird die NLF EAP frühestens auf 2034/35 in Betrieb gehen.

Für die geplanten Direktverbindungen braucht es spezielles Rollmaterial, welches sowohl für das schweizerische als auch für das französische Stromsystem tauglich ist. Die SBB hat Anfang März dieses Jahres aus einer schweizweiten Bestellung von (einstöckigen) Regionalverkehrs-Triebzügen vom Typ FLIRT EVO eine Option von 33 Stück speziell für den Verkehr Schweiz-Frankreich im Raum Basel gelöst. Deren Auslieferung ist zwischen 2029 und 2031 vorgesehen. Zu diesem Zweck gründete die SBB im Juli 2023 analog zur grenzüberschreitenden S-Bahn Genf gemeinsam mit SNCF Voyageurs die Entwicklungsgesellschaft «EuroBasilea AG».

2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Gemäss Mitteilung der SBB sollen möglichst viele Pendlerinnen und Pendler ab Ende 2030 die S-Bahnen zwischen der Schweiz und dem Elsass benutzen.*

a) *Wie wurde das bisherige Mobilitätsverhalten und die entsprechende ÖV-Nachfrage (siehe oben) erhoben?*

Grundlage für die Ermittlung des Mobilitätsverhaltens und der ÖV-Nachfrage bildet das Gesamtverkehrsmodell (GVM) der Region Basel. Die Ergebnisse beruhen auf regelmässigen Verkehrserhebungen durch die Transportunternehmen und an den Grenzübergängen sowie automatischen Zählstellen im motorisierten Individualverkehr. Dies ermöglicht ein flächenhaftes, grenzüberschreitendes Bild des Mobilitätsverhaltens und die Prüfung verschiedener Zukunfts-Szenarien (z.B. für neue Verkehrsangebote), insbesondere im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel.

b) *Wie wird künftig sichergestellt, dass möglichst viele Pendlerinnen und Pendler die S-Bahnen zwischen der Schweiz und dem Elsass benutzen?*

Wie eingangs erwähnt, vermag das heutige Bahnangebot die Bedürfnisse der Pendlerinnen und Pendler nur zum Teil zu erfüllen. Mit der auf Dezember 2030 geplanten Einführung von zwei grenzüberschreitenden S-Bahnlinien werden signifikante Angebotsverbesserungen angestrebt: Direktverbindungen zwischen dem Elsass und der Nordwestschweiz in beiden Richtungen, vier S-Bahnen pro Stunde und Richtung zwischen Basel SBB, Basel St. Johann und St-Louis sowie modernes Rollmaterial. Im selben Zeithorizont soll auch die neue S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil in Betrieb gehen. An allen S-Bahnhaltestellen sollen gute Umsteigemöglichkeiten auf Tram und Bus sowie Park+Ride- und Bike+Ride-Angebote geschaffen werden. Eingeführt werden soll auch ein kundenfreundliches grenzüberschreitendes Tarifsysteem. Begleitet durch gezielte Marketingmassnahmen sollen möglichst viele Personen – im Elsass sind dies vorwiegend Pendlerinnen und Pendler, auf schweizerischer Seite Freizeitreisende – das neue Bahnangebot nutzen.

2. *Durch welche weiteren Massnahmen hat das Bau- und Verkehrsdepartement mit der Planungsregion Nordwestschweiz vor, das ÖV-Angebot über die Grenzen hinaus zu intensivieren?*

Um die zu Frage 1b) aufgeführten Massnahmen im Hinblick auf eine trinationale S-Bahn umsetzen zu können, verfolgt der Kanton Basel-Stadt eine vertiefte Zusammenarbeit mit den zuständigen französischen Behörden. Diese erfolgt für die S-Bahn über die Gremien von trireno sowie im Rahmen der französischen Projektorganisation «Service Express Régional Métropolitain (SERM) Mulhouse-Bâle». Weitere Massnahmen (u.a. multimodale Verkehrsdrehscheiben) koordiniert der Kanton Basel-Stadt mit diversen Trägern aus dem Dreiland über das Agglomerationsprogramm Basel.

3. *Sind Massnahmen mit kurz- (bis 2026), mittel- (2026-2030) oder langfristigem (nach 2030) Zeithorizont geplant, um auch auf der Achse Basel-Altkirch-Belfort direkte und häufigere ÖV-Verbindungen sicherzustellen?*
4. *Sind mit kurz- (bis 2026), mittel- (2026-2030) oder langfristigem (nach 2030) Zeithorizont zusätzliche Zugverbindungen oder alternative ÖV-Verbindungsmöglichkeiten auf der Achse Strasbourg-Mulhouse-Basel vor allem am Abend vorgesehen?*
 - a) *Wenn ja: Welche Zugverbindungen oder alternative ÖV-Verbindungsmöglichkeiten sind geplant?*
 - b) *Wenn keine zusätzlichen Zugverbindungen oder alternative ÖV-Verbindungsmöglichkeiten geplant sind: Wie lässt sich dies mit den Zielen des ÖV-Programms vereinbaren?*

Kurzfristig sind auf beiden Achsen keine wesentlichen Änderungen geplant.

Wie bereits erwähnt, sollen auf Dezember 2030 auf dem Abschnitt Saint-Louis – Basel SBB vier S-Bahnen pro Stunde und Richtung verkehren, die Mulhouse, Liestal/Olten und Laufen miteinander verbinden werden. Ab Inbetriebnahme der NLF EAP wird auch der Halt am EuroAirport Teil dieses Angebots sein. Darüber hinaus bedient bereits heute der RegionalExpress (TER200) Strasbourg – Basel den genannten Abschnitt, der mit Inbetriebnahme der NLF EAP zu einem durchgehenden Halbstundentakt ausgebaut wird, so dass auf diesen Zeitpunkt insgesamt bis zu sechs Züge pro Stunde verkehren werden.

Die darüberhinausgehenden, langfristigen Angebotsplanungen werden in der Schweiz neu auf die Perspektive BAHN 2050 des Bundes abgestimmt sein. Gemäss dieser geniessen S-Bahnen in grenznahen Agglomerationen hohe Priorität. Dies ist insbesondere für den Raum Basel sehr wichtig. Allerdings sind für die vollständig in Frankreich liegenden Strecken St-Louis – Mulhouse wie auch nach Belfort oder Strassburg die französischen Bestellbehörden zuständig. Der Kanton Basel-Stadt kann mit dem ÖV-Programm nicht direkt darauf einwirken.

Bis jetzt sind dem Regierungsrat keine Planungen bezüglich Verlängerung von S-Bahn-Linien aus der Schweiz über Mulhouse hinaus bekannt. In einem solchen Fall müsste ebenfalls zweistromsystemfähiges Rollmaterial eingesetzt und wegen des erhöhten Bedarfs vermutlich zusätzliches Rollmaterial beschafft werden. Hinzu kommt, dass die Leistungsfähigkeit der Strecke Basel – Mulhouse, die vom Güter-, Fern- (TGV) und Regionalverkehr (TER200, S-Bahn) gemeinsam benutzt wird, begrenzt ist. Mit Umsetzung des erwähnten S-Bahn-Angebots dürfte sie ab 2030 vollständig ausgeschöpft sein, so dass die Einführung weiterer Linien kaum mehr möglich sein dürfte. Umso wichtiger ist im innerfranzösischen Regionalverkehr der Bahnhof Mulhouse, denn hier bestehen bereits heute gute Anschlüsse zwischen Belfort, Altkirch, Colmar und Strassburg und Basel.

5. *Güterzüge mit Sattelauffliegern von vier Metern Eckhöhe sollen künftig auch über Frankreich nach Basel gelangen. Dafür sind bauliche Anpassungen zwischen dem Nordportal des Kan-nenfeldtunnels und den Birsigbrücken notwendig. Die Arbeiten sollen Mitte 2025 beginnen und bis Ende 2029 dauern.*
 - a) *Wie wird sichergestellt, dass während dieser langen Bauzeit die Attraktivität des Personenverkehrs - u.a. auch der Freizeitverkehr - gewahrt bleibt?*
 - b) *Sind alternative ÖV-Verbindungen - insbesondere während den sog. «verkehrsärmeren Zeiten» wie Schulferien und Wochenenden - geplant?*

Um die Arbeiten für die Profilanpassungen sicher ausführen zu können, sind auf der zweigleisigen Strecke Gleissperren nötig. Die SBB sieht für die Bauzeit folgendes Konzept vor: Ein Gleis ist jeweils durchgehend für rund ein Jahr tags und nachts gesperrt. Das andere Gleis wird – je nach Arbeiten – nachts zusätzlich gesperrt. So sind beispielsweise für den Ein- und Ausbau von provisorischen Weichenverbindungen zwischen den Tunneln Wochenendsperrungen nötig. Diese erlauben es, die Länge der gesperrten Abschnitte zu halbieren, womit sich die betrieblichen Auswirkungen des Einspurbetriebs deutlich reduzieren.

Die Bauarbeiten zum 4m-Korridor führen somit insgesamt zu verhältnismässig wenigen Zugsausfällen. Meist führen die Einschränkungen lediglich zu geringfügigen Fahrzeitverlängerungen. Es besteht deshalb kein Bedarf für alternative ÖV-Verbindungen. Das neue Angebot mit den zwei grenzüberschreitenden S-Bahnlinien soll erst nach Abschluss der Bauarbeiten eingeführt werden. Ideal wäre die gleichzeitige Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil, denn diese wird neue ÖV-Beziehungen ermöglichen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin