



An den Grossen Rat

07.5146.04

BVD/P075146
Basel, 7. August 2013

Regierungsratsbeschluss vom 6. August 2013

Anzug Emmanuel Ullmann und Konsorten betreffend „Überdeckung der Elsässerbahn vorantreiben“

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 19. September 2007 den nachstehenden Anzug Emmanuel Ullmann und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„Die Idee einer Überdeckung der Elsässerbahn geht bis in die Zeit um 1950 zurück. Damals haben die Anwohner längs des Bahneinschnittes der Elsass-Lothringer-Bahn verschiedene Vorstösse zur Eindämmung der Russ-, Rauch- und Lärmimmissionen des seit dem Kriegsende zunehmenden Eisenbahnverkehrs mit Dampflokomotiven unternommen. Am 12. Oktober 1955 ist vom damaligen Landesring der Unabhängigen (LdU) eine Volksinitiative eingereicht worden, die die Überdeckung der Elsässerbahn verlangte. Gemäss Initiative hätte die Überdeckung so gestaltet werden sollen, dass zwischen dem Helvetiaplatz und der Oberwilerstrasse ein durchgehender Grüngürtel mit Spazierwegen, Ruheplätzen und Kinderspielflächen sowie mit eventuellen Autoparkplätzen hätte geschaffen werden sollen. Aus diversen Gründen kam die Initiative schliesslich erst im Jahre 1993 zur Abstimmung und wurde mit über 75% Nein-Stimmen wuchtig verworfen - nicht zuletzt aus Kostengründen und weil seit 1957 die Bahnstrecke elektrifiziert war.

Doch die Idee blieb aktuell: Im Ratschlag 9376 des Jahres 2004 (04.1501.01) betreffend Teilrevision des Zonenplanes der Stadt Basel schrieb der Regierungsrat auf den Seiten 8/9, dass „das Projekt für die Überdeckung der Elsässerbahn im Abschnitt Oberwilerstrasse – Neubadstrasse und die gleichzeitige Realisierung von rund 200 Wohneinheiten im Randbereich entlang der Kaltbrunnenstrasse intensiv geprüft wurde, aber derzeit nicht weiterverfolgt werden kann. Die Gründe dafür liegen primär in den Unklarheiten über die zukünftige Linienführung und die genaue Terminierung der verschiedenen Bahnprojekte und ihrer Varianten (Ausbau auf vier Spuren im Zusammenhang mit der Flughafenbahn, Einführung TGV in den Bahnhof SBB, S-Bahn-Varianten). Eine Reaktivierung des Überdeckungsprojektes ist nach Klärung der bahnseitigen Planungsvorhaben, die in etwa auf 2005/06 zu erwarten sind, sinnvoll“.

Aus diesem Grund bitten die Unterzeichnenden den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob

- das Projekt der Überdeckung der Elsässerbahn wieder aufgenommen werden kann
- eine Erweiterung der Überdeckung gemäss der Initiative von 1955 bis zum Helvetiaplatz geprüft werden kann
- auf der neu gewonnenen Fläche sowohl Wohneinheiten wie auch Grünflächen (analog zur Guisan-Promenade) gebildet werden können und
- (zumindest teilweise) private Investoren dazu gefunden werden können.

Emmanuel Ullmann, Felix Meier, Rolf Stürm, Rolf Jucker, Bruno Mazzotti, Ernst Mutschler, Christian Egeler, Urs Schweizer, Giovanni Nanni, Roland Vögtli, Peter Malama, Markus G. Ritter, Christine Locher-Hoch, Daniel Stolz, Christophe Haller“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Vorbemerkung

Bereits mit den Schreiben vom 22. April 2009 und 3. Mai 2011 haben wir zum Anzug Stellung genommen und beantragt, den Anzug stehen zu lassen. Grund war die Unsicherheit über die Entwicklungspläne seitens der SBB (Stichwort Rahmenplan). Seit Anfang Mai 2013 liegt der Rahmenplan Basel der SBB nun offiziell vor und ermöglicht eine abschliessende Stellungnahme.

2. Rolle der Elsässerbahn im Rahmenplan Basel

Der Rahmenplan ist das mittel- bis langfristige Planungsinstrument der SBB (2025+) analog dem kantonalen Richtplan. Mit dem Rahmenplan werden die künftige Schieneninfrastruktur, die künftigen Publikumsanlagen und die Nutzung bestehender, bzw. die Neunutzung frei werdender Bahnareale geplant und aufeinander abgestimmt. Der Rahmenplan ist jedoch nur ein Konzept mit Trassensicherung und umfasst noch keine konkret erarbeiteten Projekte. Die SBB haben in den letzten Jahren intensiv an der Nachführung des Rahmenplans Basel aus dem Jahr 1980 gearbeitet. Wichtige Aspekte bei dieser Überarbeitung waren die Leistungssteigerung des Knotens Basel, die Entflechtung des Personen- und Güterverkehrs Frankreich-Schweiz und die Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn, insbesondere mit dem Herzstück Regio-S-Bahn Basel (geplante Innenstadtverbindung).

Im Rahmenplan kommt der Elsässerbahn weiterhin eine zentrale Rolle zu. Heute führt jeglicher Personen- und Güterverkehr von und nach Frankreich und die Beneluxstaaten über diese Achse. Bezüglich der künftigen Verkehrsentwicklung von und nach Frankreich bestehen zurzeit aber noch gewisse Unsicherheiten. Es bleibt abzuwarten, wie sich generell die Inbetriebnahme des Gotthard- und Ceneri-Basistunnel auf den Transitgüterverkehr auf den Zulaufstrecken via Basel auswirken wird und wie viele Personenzüge dereinst ab der Schweiz zum Euro-Airport verkehren sollen. Gegebenenfalls sind die Planungen im Knoten Basel trinational aufeinander abzustimmen. Ausserdem sehen die beteiligten Gebietskörperschaften (als hauptverantwortliche Besteller von Leistungen im Regionalen Personenverkehr) zusammen mit den Bahnen eine Taktverdichtung im S-Bahn-Verkehr nach Basel St. Johann – Saint-Louis und später evt. bis zum EuroAirport vor. In diesem Zusammenhang steht auch eine neue S-Bahnhaltestelle Basel Morgartenring zur Diskussion¹. Dies macht zumindest die Trassesicherung für eine allfällige Leistungssteigerung der Elsässerbahn, bzw. einen Ausbau von 2- auf 4-Spuren notwendig. Zusammen mit einem mehrgleisigen Ausbau im Westkopf des Bahnhofs SBB hätte ein Viergleis Ausbau der Elsässerbahn allerdings teils erhebliche Auswirkungen auf die künftige städtebauliche Entwicklung.

Der Ausbau der Elsässerbahn ist auch direkt davon abhängig, ob das S-Bahn-Herzstück mit oder ohne sogenannten Ypsilon-Ast zum Bahnhof St. Johann realisiert wird. Mit dem Ypsilon-Ast könnte allenfalls auf den 4-Spurausbau verzichtet werden, da die notwendige Leistungssteigerung zwischen Bahnhof SBB und St. Johann aufgefangen werden kann. Die SBB selbst favorisieren den Ypsilon-Ast gegenüber dem 4-Spurausbau aus städtebaulichen und finanziellen Überlegungen.

3. Rolle der Elsässerbahn im kantonalen Richtplan

Der kantonale Richtplan dient als mittel- bis langfristiges Planungsinstrument (25 Jahre) des Kantons und hat zum Ziel, die raumwirksamen Tätigkeiten aller mit Planungsaufgaben betrauten Hoheitsträger aufeinander abzustimmen. Die Elsässerbahn wird im Richtplan unter drei Gesichtspunkten thematisiert: 1. Schienenverkehr, 2. Naturschutz und 3. Lärmschutz.

¹ Vgl. Beantwortung Anzug Christian Egeler und Konsorten betreffend S-Bahnstation Morgartenring Allschwil

Schienenverkehr: Wie auch der Rahmenplan, sieht der Richtplan die Sicherung des Trasses für den 4-Spurausbau von und nach Frankreich vor (Stand: Zwischenergebnis). Die Abhängigkeit zum S-Bahn-Herzstück wird betont. Zudem sind Naturschutzbelange zu berücksichtigen.

Naturschutz: Die offenen Bereiche der Elsässerbahn werden im Richtplan als Naturschutzgebiete (Stand Zwischenergebnis) bezeichnet. Dies ergibt sich aus dem kantonalen Inventar schützenswerter Naturobjekte, in dem die Böschungen alle als schützenswert eingestuft werden. Dabei sind einzelne Teilbereiche als Naturobjekte von nationaler Bedeutung eingestuft.

Lärmschutz: Aus Sicht des Lärmschutzes ist eine Überdeckung von Bahnlinien in Tieflage wünschenswert. Im Richtplan ist dazu ein allgemeiner Planungsgrundsatz formuliert, der auch auf die städtebaulichen Aspekte einer Überdeckung zielt. Die Überdeckung der Elsässerbahn hat den Stand Vororientierung. Die Massnahme ist insofern zu relativieren, als noch offen ist, wo nach Ablauf der Sanierungsfrist beim Rollmaterial (Frist bis 2015) noch Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind. Wo dies der Fall ist, werden Schallschutzmassnahmen an Gebäuden (Schallschutzfenster) getroffen oder Lärmwände errichtet werden müssen. Bei einer Bahnanlage in Tieflage würden solche Massnahmen durch eine Überdeckung entfallen. Koordinationsbedarf besteht mit dem Naturschutz.

4. Rolle der Elsässerbahn aus städtebaulicher Sicht

Wie auch der Anzugsteller festhält, ist die Überdeckung der Elsässerbahn ein altes Anliegen, das aber nichts von seiner Aktualität eingebüsst hat. Ganz im Gegenteil: Mit dem stetig zunehmenden Flächenverbrauch und dem Trend der Wohnbevölkerung, wieder vermehrt auch in die städtischen Zentren zu ziehen, steigt der Wert jeder nutzbaren Fläche markant. Ob für eine bauliche Nutzung oder als nutzbarer Frei- und Grünraum, ist dabei unerheblich. Eine Überdeckung der Elsässerbahn wäre aus städtebaulicher Sicht und insbesondere auch mit Blick auf die Wohnqualität (Stichworte Lärm, Freiraum) wünschenswert.

5. Fazit zum Vorhaben der Überdeckung

Dem Wunsch, die Siedlungsentwicklung nach innen und damit auch einen nachhaltigen Städtebau durch eine Überdeckung von Bahngleisen zu fördern - und dabei den Anspruch auf Lärmschutz "nebenbei" zu erfüllen -, steht bei der Elsässerbahn das gewichtige öffentliche und bahnbetriebliche Interesse an einem funktionierenden, leistungsfähigen Schienennetz gegenüber; dem Lärmschutz ist auf jeden Fall Rechnung zu tragen. Die Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs von und nach Frankreich ist von nationalem Interesse. Eine vorzeitige Überdeckung der Elsässerbahn schränkt die Handlungsmöglichkeiten der SBB stark ein. Erst mit dem Entscheid der zuständigen Entscheidungsträger (Bund / Kanton / SBB) über die weitere Entwicklung der Bahninfrastruktur in diesem Bereich – insbesondere zugunsten des Ypsilon-Asts des S-Bahn-Herzstücks – ist es möglich und zweckmässig, die Überdeckung weiter zu vertiefen.

Mit dem genannten Eintrag im Richtplan stellt der Regierungsrat sicher, dass in den anstehenden Schritten und Arbeiten rund um die Elsässerbahn das Thema der Überdeckung berücksichtigt wird und bei sich bietender Gelegenheit auch Schritte hin zu einer Umsetzung in die Wege geleitet werden. Bis dahin stehen die Fragen rund um den Ausbau der Bahninfrastruktur im Vordergrund.

Es bleibt noch darauf hinzuweisen, dass der Kanton über Bahnareal ohne das Einverständnis der SBB bzw. des Bundes keine Planungshoheit hat.

6. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Emmanuel Ullmann und Konsorten betreffend Überdeckung der Elsässerbahn vorantreiben abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin