



An den Grossen Rat

11.5333.03

BVD/P115333

Basel, 26. Oktober 2016

Regierungsratsbeschluss vom 25. Oktober 2016

## **Anzug Christoph Wydler und Konsorten betreffend „Fahrplanverbesserungen der Regio-S-Bahn-Linie 6“**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 14. Mai 2014 vom Schreiben 11.5333.02 Kenntnis genommen und – dem Antrag des Regierungsrates folgend – den nachstehenden Anzug Christoph Wydler und Konsorten stehen lassen und dem Regierungsrat zum erneuten Bericht überwiesen:

„Die grenzüberschreitende Regio-S-Bahn-Linie ins Wiesental verzeichnet erfreulicherweise einen starken und immer noch anhaltenden Fahrgastzuwachs. Dieser führt bereits zu gewissen Zeiten zu Engpässen.

Infolge der Parkraumbewirtschaftung dürfte eine Verlagerung von der Strasse zur Schiene erfolgen, wie sie ja auch vom angenommenen Gegenvorschlag zur Städteinitiative gefordert wird.

Der heute angebotene Halbstundentakt vermag nicht alle Anschlüsse im Bahnhof Basel SBB zu ermöglichen.

Aus diesen Gründen soll das Angebot zumindest zwischen Basel SBB und Lörrach unter Beibehaltung des heutigen Qualitätsstandards bezüglich Pünktlichkeit und Rollmaterial ausgebaut werden. Der Regierungsrat wird gebeten, zu prüfen und zu berichten,

- ob kurzfristig während der Stosszeiten einzelne zusätzliche Züge geführt werden können,
- ob kurzfristig der Halbstundentakt auf die Sonn- und Feiertage ausgedehnt werden kann,
- ob mittelfristig ein integraler Viertelstundentakt angeboten werden kann.

Christoph Wydler, Roland Engeler-Ohnemus, Salome Hofer, Andreas Zappalà, Jörg Vitelli, Heinrich Ueberwasser, Thomas Strahm, Thomas Grossenbacher, Rolf von Aarburg, Michael Wüthrich, Christian Egeler, Heiner Vischer“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

## 1. Ausgangslage

### 1.1 Grundlagen

Es ist ein erklärtes Ziel des Regierungsrats, das heutige S-Bahn-System der Region Basel zu einer wirklichen trinationalen S-Bahn weiter zu entwickeln. Die Umsetzung ist seit mehreren Jahren Gegenstand unterschiedlicher Planungen auf verschiedenen Ebenen.

Mit FABI<sup>1</sup> gilt seit dem 1. Januar 2016 eine neue Rechtsordnung: Für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur ist gesamtschweizerisch der Bund zuständig. Die Angebotsplanung im Regionalen Personenverkehr (RPV) wiederum liegt in der Kompetenz der Kantone, die sich zu Planungsregionen zusammengeschlossen haben. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und den Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen.

Um dem grenzüberschreitenden Charakter der trinationalen S-Bahn Basel gerecht zu werden, haben die fünf Kantone der Planungsregion Nordwestschweiz (AG, BL, BS, JU und SO) mit dem Bundesland Baden-Württemberg und der Région Grand Est<sup>2</sup> unter dem neuen Namen «trireno» eine gemeinsame Plattform für die grenzüberschreitende Planung geschaffen, die bei der Geschäftsstelle Agglo Basel angesiedelt ist.

Die genannten Partner haben bis Ende 2014 ein gemeinsames Angebotskonzept zur trinationalen S-Bahn für den Zeithorizont 2030 erarbeitet und beim BAV eingereicht. Es bildet die Grundlage für die weiteren Arbeiten im Rahmen des Ausbaus 2030 im Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) des Bundes. Ausserdem ist ein trinational abgestimmtes S-Bahn-Angebotskonzept einer der Pfeiler des Agglomerationsprogramms, damit der Bund (im Rahmen der dritten Generation Agglomerationsprogramm 2019–2022) Gelder für Ausbauten im öffentlichen Verkehr im Dreiland sprechen kann. Infrastrukturvorhaben im Bereich S-Bahn fallen zwar mit FABI nicht mehr darunter, denn diese werden neu komplett über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert, doch sind sie als übergeordnete Massnahmen im Agglomerationsprogramm Basel aufzuführen.

Gemäss der Langfristperspektive Bahn des Bundes, die eine zentrale Grundlage für STEP ist, ist für S-Bahnen auf den Hauptachsen in den Kernbereichen von Metropolitanräumen wie Basel ein 15-Minuten-Takt Standard. Indem in der Agglomeration Basel derzeit noch der 30-Minuten-Takt überwiegt, knüpft das trinationale Angebotskonzept an diese Vorgabe an. Es sieht einen integralen 15 Minuten-Takt auf den Strecken Basel–Liestal, Basel–Aesch, Basel–Rheinfelden, Basel–Lörrach und Basel–St-Louis (EAP) vor. Zudem umfasst das Angebotskonzept als zentrales Element durchgehende Linien, sogenannte Durchmesserlinien, welche die sieben Streckenäste in der Nordwestschweiz, im Elsass und in Südbaden ohne Umsteigen miteinander verbinden. Voraussetzung für die Umsetzung dieses Angebotskonzepts ist die Realisierung einiger Ausbauten und Neubauten, insbesondere des zentralen Infrastrukturprojektes Herzstück Basel.

Auf Grundlage der eingereichten Angebotskonzepte im Güter-, Personenfern- und Regionalverkehr leitet zurzeit das BAV gemeinsam mit den involvierten Bahnen die Infrastrukturmassnahmen ab, die zur Umsetzung dieser Angebote notwendig sind. Da diese Massnahmen das im BIF zur Verfügung stehende Finanzvolumen um ein Mehrfaches übersteigen, werden sie einem neu entwickelten Bewertungsprozess unterzogen, der insgesamt 210 Module umfasst. Sollte das Ergebnis des jeweiligen Moduls positiv ausfallen, entscheidet das BAV darüber, ob es ins Gesamtkonzept Schweiz zum STEP Ausbauschnitt 2030 aufgenommen wird. Auf dieser Grundlage wird eine

<sup>1</sup> FABI = Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

<sup>2</sup> Die Région Grand Est, die per 1. Januar 2016 neu gebildet worden ist, umfasst die ehemaligen Regionen Alsace, Champagne-Ardenne und Lorraine.

Botschaft ausgearbeitet, die der Bundesrat im Herbst 2018 der Bundesversammlung vorlegen wird.

## 1.2 Entwicklung der S-Bahn-Linie 6

Generell ist die Fahrgastentwicklung auf der S-Bahn-Linie 6 (S6) im Wiesental (Basel SBB–Zell im Wiesental) sehr erfreulich. Seit Einführung des S-Bahn-Betriebes im Dezember 2004 und der Verlängerung der S6 bis Basel SBB im Dezember 2006 hat die Anzahl der Personen-km (Pkm) von 40 Mio. (2004) auf 68 Mio. (2015) zugenommen. Im Zuge des strukturellen Bevölkerungswachstums tendiert die Nachfrage zu einer weiteren Steigerung. Diesbezüglich teilt der Regierungsrat die Einschätzung der Anzugsteller.

## 2. Beantwortung der Fragen

In diesem Sinne können die Fragen wie folgt beantwortet werden.

- *Können kurzfristig während der Stosszeiten einzelne zusätzliche Züge geführt werden?*

Die Bahninfrastruktur im Wiesental ist heute bis auf den Doppelspur-Abschnitt Lörrach Stetten – Lörrach Haagen/Messe eingleisig. Kreuzungen sind daher ausser auf dem genannten Abschnitt nur an wenigen Stationen möglich. Heute ist der Fahrplan für den Laufweg der S6 sehr knapp bemessen, so dass sich schon geringfügige Verspätungen und sonstige Vorfälle negativ auf den gesamten Betrieb auswirken können. Um den Fahrplan zu stabilisieren, wurden die Abfahrtszeiten in Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof in Richtung Lörrach per Dezember 2014 um ein paar Minuten vorverlegt. Die Züge verkehren in einem 30-Minuten-Intervall. Das neue Fahrplan-konzept hat sich bis jetzt bewährt, denn die Verspätungen sind seitdem signifikant zurückgegangen. Das Sitzplatzangebot, das gerade während der Hauptverkehrszeit auf den am stärksten belasteten Abschnitten kaum ausreicht, wird mit dem Einsatz von zusätzlichem Rollmaterial (Züge in Doppeltraktion) erhöht.

Die Führung zusätzlicher Züge in den Hauptverkehrszeiten setzt Infrastrukturmassnahmen (z.B. Anpassungen am heutigen provisorischen Zwischenperron in Riehen für neue Kreuzungshalte, verbunden mit Modifikationen an der Signalsteuerung) und Anpassungen am heutigen Fahrplan-system (Abweichung vom klaren 30-Minuten-Intervall) voraus. Deshalb ist dieses Anliegen kurzfristig ohne zusätzliche Investitionen nicht umsetzbar. Ausserdem braucht es die Zustimmung des Bundes, des Landes Baden-Württemberg und der Infrastrukturbetreiberin DB Netze.

- *Kann kurzfristig der Halbstundentakt auf die Sonn- und Feiertage ausgedehnt werden?*

Die S6 verkehrt zwischen Basel SBB und Lörrach Stetten heute von Montag bis Freitag im Halbstundentakt, an Sonn- und Feiertagen im Stundentakt. Auf deutscher Seite besteht seit Dezember 2014 sonntags auch auf dem Abschnitt Lörrach Stetten–Zell im Wiesental ein Halbstundentakt, indem die S5 von Weil am Rhein zusätzlich zur S6 stündlich von Steinen bis Zell im Wiesental weiterfährt.

Der Regierungsrat hat im ÖV-Programm 2014–2017 sein Anliegen zum Ausdruck gebracht, dass der Fahrplan der Nachfrage entsprechend auch auf dem Abschnitt Lörrach–Basel Bad. Bf.–Basel SBB an Sonn- und Feiertagen verdichtet werden sollte. Die zuständige Fachstelle des Kantons Basel-Stadt wirkt daher bereits seit Längerem zusammen mit dem Landkreis Lörrach und der Gemeinde Riehen auf Angebotsverbesserungen hin. Allerdings ist der Kanton Basel-Stadt nur für die Verbindungsbahn (Abschnitt Basel Bad. Bf.–Basel SBB) hauptverantwortlicher Besteller von Leistungen im RPV, während für die Strecke ab Badischem Bahnhof bis Zell i. W. das Land Baden-Württemberg zuständig ist. Dieses verfügt über Angebotsstandards, die Fahrplanverdichtun-

gen aus Kostengründen nur in Abstimmung mit der Nachfrage zulassen. Demzufolge ist auf dem Abschnitt Lörrach Stetten–Basel Bad. Bf. der sonntägliche Stundentakt ausreichend. Seit diesem Jahr steht dem Land ein höherer Anteil aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes zu, so dass kurzfristige Fahrplanverdichtungen auf weiteren Strecken durchaus möglich sind. Unter diesem Aspekt ist der Regierungsrat grundsätzlich bereit, für den Abschnitt Verbindungsbahn die Angebotsverdichtung zu finanzieren, sollte eine solche zwischen Bad. Bf. und Lörrach auch vom Land Baden-Württemberg bestellt werden.

Ausgehend vom Angebotskonzept zur trinationalen S-Bahn, soll in den nächsten Jahren der Fahrplan auf der Wiesentalbahn an Sonn- und Feiertagen sukzessive verdichtet werden. Vor allem im Hinblick auf die Neuvergabe von Leistungen im Schienenpersonenverkehr auf der Wiesentalbahn verspricht sich das Land namhafte Angebotsverbesserungen. Mit der Ausschreibung des Teilnetzes 10, zu dem auch die S6 zählt, ist allerdings nicht vor 2020 zu rechnen.

– *Kann mittelfristig ein integraler Viertelstundentakt angeboten werden?*

Die eingangs erwähnten Angebotsvorstellungen zur trinationalen S-Bahn im Horizont 2030 enthalten einen integralen Viertelstundentakt zwischen Basel und Lörrach. Bereits jetzt zeichnet sich ab, dass sich eine Verdichtung von heute zwei auf künftig vier Züge pro Stunde kaum ohne teilweisen Doppelspurausbau zwischen Basel Bad. Bf. und Lörrach Stetten, einem Vollausbau des Bahnhofs Riehen, Anpassungen im Südkopf des Badischen Bahnhofs und einer Entflechtung des Bahnverkehrs aus dem Wiesental und vom Hochrhein verwirklichen lässt. Aus diesem Grund hat das BAV diese Angebotsverbesserung hinsichtlich Infrastrukturbedarf als Modul ebenfalls dem erwähnten Bewertungsprozess unterzogen, um daraus die volks- und betriebswirtschaftlichen Kosten und den Nutzen zu ermitteln. Sollte das Ergebnis positiv ausfallen, ist eine Finanzierung der Infrastrukturmassnahmen aus dem BIF im Rahmen des STEP AS 2030 möglich.

Darüber hinaus ist die Erhöhung der Leistungsfähigkeit im östlichen Zulauf zum Bahnhof SBB notwendige Voraussetzung dafür, dass dereinst zusätzliche Regional- und S-Bahn-Züge aus/nach Deutschland ein- und ausfahren können. Massnahmen dazu sind bereits im STEP Ausbauschnitt 2025 vorgesehen.

### **3. Fazit**

Die kantonalen Direktoren des Öffentlichen Verkehr in der Planungsregion Nordwestschweiz haben vor zwei Jahren gemeinsam mit den Bestellerbehörden in Baden-Württemberg und der Région Grand Est die Angebotsziele zur trinationalen S-Bahn Basel für den Zeithorizont 2030 formuliert und beim BAV eingereicht. Darin enthalten ist insbesondere ein Viertelstundentakt zwischen Basel und Lörrach. Der Regierungsrat unterstützt die Anstrengungen und setzt sich dafür ein, dass der Bund die von den Bestellern gewünschten Fahrplanverbesserungen auf der S6 bzw. die hierfür notwendigen Infrastrukturmassnahmen in den STEP Ausbauschnitt 2030 aufnimmt und über den BIF finanziert.

#### 4. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Christoph Wydler und Konsorten betreffend „Fahrplanverbesserungen der Regio-S-Bahn-Linie 6“ abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin