
Bahnknoten Basel

Mehrwert für die Schweiz

Konsortium
Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft
Bahnknoten- und Herzstück-Basel
Dufourstrasse 40, Postfach
CH-4001 Basel

+41 61 267 48 38 (Sekretariat)
info@bahnknoten-basel.ch
www.bahnknoten-basel.ch

Dokument:	Standbericht 2018-01 per Datum 30.06.2018		
Beauftragung:	PSH		
Genehmigung:	GPH/PSH		
Projekt:	Bahnknoten Basel (BKB) mit Schlüsselprojekt Herzstück		
Autor/Verfasser:	Dr. R. Dieterle, Kt. BS, BVD, TBA, Konsortium, Koordinator BKB G. Schackenberg, Kt. BS, BVD, TBA, Konsortium, PL		
Datum:	24.08.2018		
Verteiler:	Konsortiale Gremien PSH, GPK, IKP, UVEK (BS) und BPK (BL)		
Inhalt:			
	1	Zusammenfassung	2
	2	Ausgangslage	2
	3	Stand der Arbeiten	3
	3.1	Phase 1: Synthesebericht	3
	3.2	Phase 2: laufende Arbeiten Stufe Bahnknoten	6
	3.3	Laufende Arbeiten Zielbild 2040 (Bund)	7
	3.4	Vorprojekt Herzstück (Konsortium)	7
	4	Ausblick	8
	4.1	STEP AS2035	8
	4.2	Konsequenzen sofern Aufnahme Herzstücks in STEP AS 2035 <i>gelingt</i>	9
	4.3	Konsequenzen sofern Aufnahme Herzstück in STEP AS 2035 <i>nicht gelingt</i>	10
	5	Finanzen	11
	5.1	Rückblick	11
	5.2	Prognose	11
	6	Antrag	12
Beilage(n):	-		

1 Zusammenfassung

Mit dem Synthesebericht der Kantone BS/BL vom April 2017 wurden die Ergebnisse der Vorstudienphase zur Thematik Durchmesserlinien S-Bahn mit Herzstück grundsätzlich bestätigt. Die Linienführung konnte festgelegt und die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit von neuen Haltestellen Basel Mitte und Klybeck nachgewiesen werden. Ebenso wurde aufgezeigt, dass die Anbindung des Herzstücks an die Bahnhöfe Basel SBB und Badischer Bahnhof optimalerweise à-Niveau erfolgen kann und dass somit keine Tiefbahnhöfe notwendig sind. Für die Lösung der schon heute überlasteten Perronerschlussanlagen im Bahnhof Basel SBB wurden zudem mögliche Lösungen aufgezeigt.

Das System Bahnknoten Basel mit dem Herzstück als zentrales Element weist ein vorteilhaftes Nutzen-/Kosten-Verhältnis auf. Die aktuelle Lösung wird von Politik und Wirtschaft der gesamten Region mitgetragen; die Region Basel ist sich einig und weiss was sie will.

Leider hat der Bund die in seinem Verantwortungsbereich liegenden Abklärungen zur Entwicklung der künftigen Angebotskonzepte für die internationalen und nationalen Fernverkehre sowie des Güterverkehrs erst kürzlich und somit deutlich zu spät in Angriff genommen.

Erfreulicherweise kann erwartet werden, dass wichtige Ausbauten auf den Zulaufstrecken nach Basel und die Verbesserung der Perronerschlussung Bahnhof Basel SBB in der bundesrätlichen Botschaft zum STEP Ausbauschritt 2035 (STEP AS 2035) enthalten sein werden. Noch unklar ist, ob und welche der geforderten neuen Haltestellen Aufnahme in die Botschaft finden werden. Gleichzeitig zeichnet sich jedoch ab, dass das Herzstück nicht oder nicht in dem von der Region Basel geforderten Umfang in dieser Botschaft berücksichtigt sein wird. Damit besteht eine ernst zu nehmende Gefahr, dass dieses Schlüsselvorhaben zu einem längerdauernden Stillstand verurteilt sein wird, da seitens des Bundes das später folgende Ausbauprogramm frühestens Ende 2027 genehmigungsreif sein wird.

Die Ziele, eine verbindliche befürwortende Aussage des Bundes zum Herzstück zu erwirken und hierfür Projektierungsmittel zugesprochen zu erhalten, um eine lückenlose Weiterbearbeitung des Herzstücks sicherzustellen, können bei der vorstehend genannten Ausgangslage nur noch über die politische Einflussnahme im Rahmen der parlamentarischen Behandlung der Botschaft STEP AS 2035 in Bern erreicht werden.

2 Ausgangslage

Das Herzstück verbindet als Tunnelsystem die beiden Kopfbahnhöfe Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof sowie den dritten Bahnhof St. Johann. Erst hierdurch ist die Möglichkeit zur Schaffung von Durchmesserlinien der trinationalen S-Bahn Basel gegeben. In den Jahren ab 2000 wurden diverse Studien und Analysen zu dieser Thematik forciert. Ferner wurden, lange vor der FABI-Gesetzgebung ab 2016, Strategien entwickelt, wie sich eine nachfolgende Projektphase „Vorprojekt“ zeitlich, technisch, organisatorisch und finanziell gestalten liesse. Im 2013 wurde die Vorstudienphase mit einem von den Kantonen BS und BL gemeinsam finanzierten Abschlussbericht zum vorläufigen Abschluss gebracht. Hierin wurden, neben konkreten Empfehlungen, die grundsätzliche Machbarkeit, Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens aufgezeigt, aber auch noch zu klärende Pendenzen aufgeführt, wie beispielsweise die konkrete Linienführung oder die genaue Herzstückintegration in die Bahnhöfe im Zusammenhang mit dem gesamten Bahnsystem.

Im Jahr 2014 haben der Grosse Rat (BS) und der Landrat (BL) Verpflichtungskredite von CHF 19'553'000 bzw. CHF 9'767'000 (d.h. insgesamt CHF 29'300'000) für ein Vorprojekt Herzstück gesprochen (nachfolgend Kredite Herzstück). BS und BL haben daraufhin die

Kooperationsvereinbarung Vorprojekt Herzstück (Konsortium BS/BL) abgeschlossen und den Verein AggloBasel mit der Vorprojektierung des Herzstücks beauftragt (Auftrag Vorprojekt Herzstück vom 11. Mai 2015).

Das Herzstück ist ein Kernelement im Projektportfolio des Bahnknotensystems Basel, wo Regional-, nationale/internationale Fern- und Güterverkehrszüge aus der Schweiz, Frankreich und Deutschland verkehren. Das Herzstück ist mit der Entwicklung des Bahnknotens Basel eng verflochten; dessen Projektierung kann nur in enger Abstimmung mit den weiteren Projekten in und um den Bahnknoten Basel erfolgen.

Aufgrund der Komplexität des Bahnknotens Basel, seiner internationalen Bedeutung und Verflechtung sowie seiner bestehenden und künftigen starken Verkehrsbelastung haben das Bundesamt für Verkehr (BAV) sowie die Kantone BS und BL Ende 2015 entschieden, eine eigene Organisation zur Steuerung und Koordination der Ausbaumassnahmen im Bahnknoten Basel aufzubauen. Dies auch im Hinblick auf die neue Rollenverteilung und die neuen Prozessabläufe (z.B. **ST**rategisches **E**ntwicklungs**P**rogramm „STEP“ mit periodischen **A**usbau**S**chritten „AS“) im Rahmen der ab 01. Januar 2016 in Kraft getretenen FABI-Gesetzgebung. Somit wurden in dieser Organisation auch die SBB (SBB Infrastruktur und Personenverkehr) und die Deutsche Bahn (DB Netz AG) als Infrastrukturbetreiberin bzw. als Eisenbahnverkehrsunternehmen aufgenommen. Gestützt auf die Vereinbarung mit dem BAV vom 26. Januar / 01. Februar 2017 übernahmen die Konsortialen BS und BL die Leitung des Bahnknotens Basel. Mit der Aufgabe des Koordinators betraut wurde Herr Rudolf Dieterle, Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt (BVD).

In Zusammenhang mit dem Aufbau der Organisation Bahnknoten Basel wurde eine Neuorganisation des Konsortiums vorgenommen. Parallel hat es sich auch bei der für die Koordination des Angebots der trinationalen S-Bahn Basel verantwortlichen Organisation *trireno*, deren inhaltliche Arbeit eine Teilaufgabe von AggloBasel darstellt, gezeigt, dass sie ihre grenzüberschreitende angebotsbezogene Aufgabe nur unter der Voraussetzung einer organisatorischen Trennung von den Aufgaben der Infrastrukturprojektierung erfüllen kann. In der Folge wurde Mitte April 2017 der Geschäftssitz des Konsortiums in das BVD verlegt und das Mandat an AggloBasel in gegenseitiger Absprache per 30. September 2017 gekündigt. Die neue Organisationsform wurde auch vertraglich nachvollzogen. Die anfängliche Kooperationsvereinbarung wurde durch einen ‚Konsortialvertrag betreffend Koordination Bahnknoten Basel und Vorprojektierung Herzstück‘ abgelöst.

3 Stand der Arbeiten

3.1 Phase 1: Synthesebericht

Bei Aufnahme der Arbeiten im Rahmen Vorprojekt in 2015 galt es, die bereits in der Vorstudienphase formulierten wichtigsten Fragestellungen und Pendenzen einer Klärung zuzuführen. Dies betraf namentlich die Trassierungselemente mit minimalen Radien, die Neigungsverhältnisse der Neubaustrecke sowie deren konkrete bauliche Einbindung in die Bahnhöfe, speziell in den Bahnhof Basel SBB. Damit einhergehend stellten sich aber weitere zentrale Problemstellungen wie jene nach der Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer à-Niveau-Einführung in die Bahnhöfe mit Verzicht auf allfällige teure Tiefbahnhöfe sowie in Folge dessen die Möglichkeiten zur Verbesserung von Personenfluss und Perronerschiessung speziell im Bahnhof Basel SBB. Zudem zeigte sich mit den zwischenzeitlich neu bzw. weiter entwickelten Nationalstrassenprojekten Rheintunnel und Anschluss Basel City dringender Koordinations- und Anpassungsbedarf, um die sich abzeichnenden Kreuzungskonflikte widerspruchsfrei bewältigen zu können.

Wesentliche Erkenntnis aus dieser Startphase war, dass eine Beantwortung derart konzeptioneller Fragestellungen allein mit Fokus auf eine Neubaustrecke Herzstück nicht

möglich war und ist, sondern im übergeordneten Kontext eines zugehörigen Gesamtprojektportfolios des Bahnknotens Basel beantwortet werden muss.

Im September 2016 wurden unter Leitung des neu bestimmten Koordinators Bahnknoten Basel die Arbeiten zur Klärung der wichtigsten offenen konzeptionellen Fragen in Angriff genommen. Diese Arbeiten standen unter einem erheblichen Zeitdruck. Seitens des Bundes waren die vorbereitenden Arbeiten für die Vernehmlassungsvorlage STEP AS 2030/35 bereits in vollem Gange. Es galt, das Vorhaben bestmöglich zu konkretisieren, um die Chancen für eine Aufnahme in die Ausbaubotschaft des Bundes zu verbessern.

Der von der Koordination Bahnknoten Basel vorgelegte Synthesebericht vom 18. April 2017 zeigte auf Grundlage eines ausführlichen Variantenstudiums, dass mit der in der nachstehenden Abbildung dargestellten Linienführung und mit einer à-Niveau-Einführung des Herzstücks in den Bahnhof Basel SBB und den Badischen Bahnhof ein optimales Nutzen-Kosten-Verhältnis erzielt werden kann, womit das Gesamtvorhaben als wirtschaftlich und nachhaltig einzustufen ist. Zudem weist diese Konfiguration in Bezug auf die Stadtentwicklung ein sehr grosses Potenzial auf, da mit den durchs Herzstück ermöglichten Durchmesserlinien der S-Bahn und den vorgesehenen neuen Tiefhaltestellen ‚Basel Mitte‘ und vor allem ‚Klybeck‘ die raumplanerisch angestrebte Verdichtung nach innen sowie eine Entlastung des Tramnetzes in der Kernstadt, insbesondere in den stark belasteten Abschnitten zwischen Centralbahnplatz – Aeschenplatz – Schifflande, ermöglicht werden.

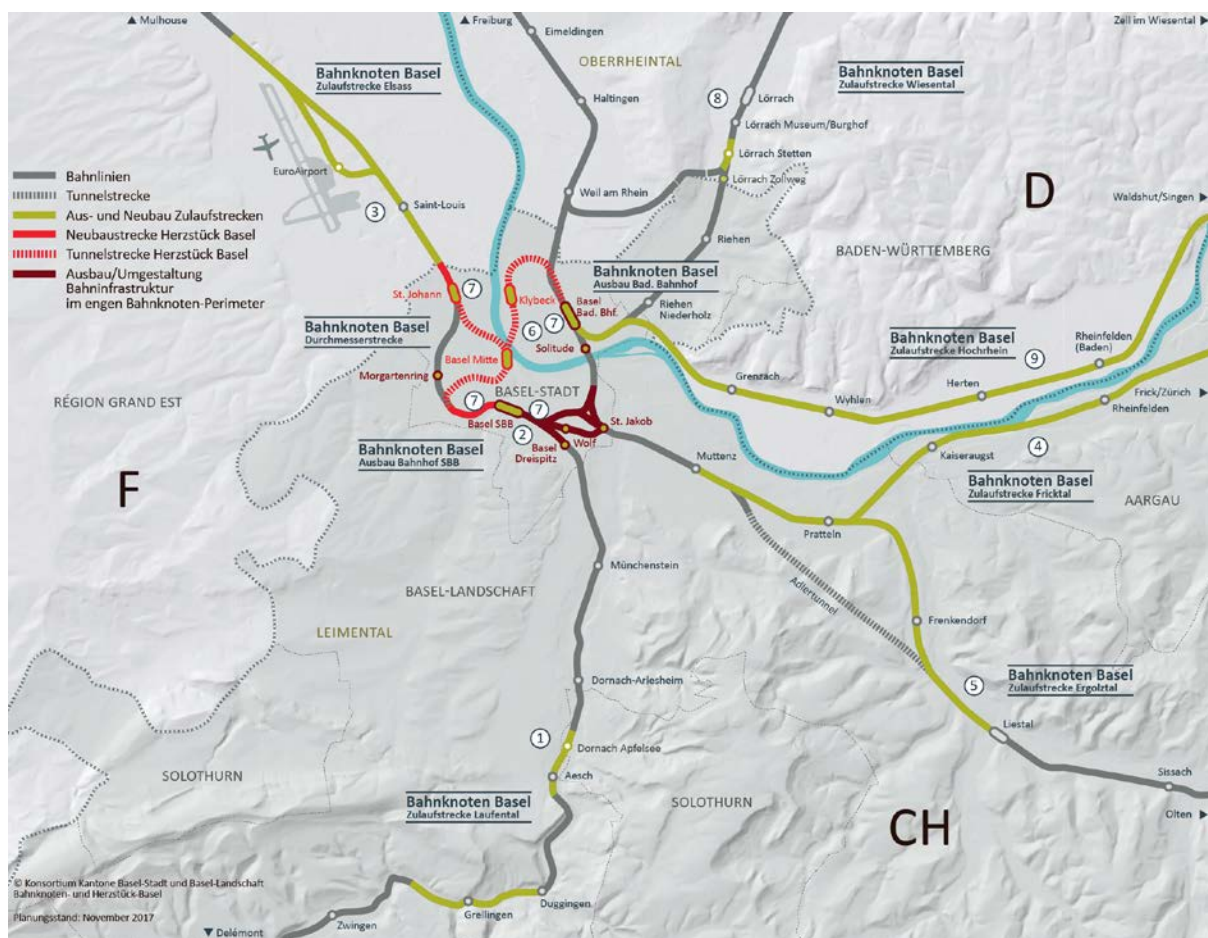


Abbildung: Projektportfolio im Kontext des Bahnknoten Basel mit Schlüsselobjekt Herzstück als Teilprojekt

Die Haltestelle Klybeck stellt eine wesentliche Neuerung gegenüber dem Stand nach Abschluss der Vorstudien dar: Inzwischen haben sich die Entwicklungsmöglichkeiten in den Basler Quartieren Klybeck und Kleinhüningen konkretisiert (Hafen- und Stadtentwicklung, Arealentwicklung klybeckplus). Hier liegen die grössten Potenziale Basels für zusätzliche

Wohnungen und Arbeitsplätze, die durch die Haltestelle Klybeck direkt mit der S-Bahn erschlossen werden können. In diesem Zusammenhang wurden dann auch Lösungen zur Verbesserung der Erschliessung beziehungsweise Anbindung des Bahnhofs Basel SBB an die städtischen Infrastrukturen aufgezeigt.

Das System der S-Bahn-Durchbindungen auf Basis des Herzstücks hat in jedem Fall jedoch auch zur Folge, dass die Betriebskonzepte und damit einhergehend auch die Gleiskonfigurationen der heute bestehenden Bahnhöfe überprüft, fallweise angepasst und im Zusammenspiel mit den schrittweise zu erfolgenden Angebotserweiterungen etappiert werden müssen. Denn die nun festgeschriebene Linienführung bringt nicht nur verkehrlichen Nutzen für den Regionalverkehr beziehungsweise die S-Bahn. Sie hat auch zur Folge, dass die heute vorwiegend als Sackbahnhöfe betriebenen Bahnhöfe Basel SBB und Badischer Bahnhof in erheblichem Umfang als effizientere Durchgangsbahnhöfe betrieben werden können und dass auch zusätzliche Nutzen für den internationalen und nationalen Fernverkehr sowie den Güterverkehr ermöglicht werden. Die für den Endausbau mit Herzstück (voraus. Inbetriebnahme frühestens 2035) notwendigen Zwischenschritte müssen dabei die Aufwärtskompatibilität bis zu diesem angestrebten Endausbau gewährleisten. Die Komplexität der Planungsarbeiten im gesamten Projektportfolio Bahnknoten Basel ist dadurch stark angewachsen.

Die im Synthesebericht präsentierten Schlussfolgerungen wurden von der Projektsteuerung Bahnknoten Basel, in welcher der Departementsvorsteher BVD BS und die Direktionsvorsteherin BUD BL, die Abteilungsleiterin Infrastruktur des BAV und der Leiter Infrastruktur SBB sowie der Beauftragte der DB AG für die Strecken auf CH-Gebiet vertreten sind, gutgeheissen. Sie sind auch von Medien und Öffentlichkeit gut aufgenommen worden. Die Frage der Linienführung des Herzstücks inklusive Anbindung an die grossen Bahnhöfe sowie die Lage der neuen Tiefhaltestellen ist damit geklärt. In Bezug auf die Frage einer verbesserten Erschliessung des Bahnhofs Basel SBB wurden die präsentierten Lösungsansätze zur Kenntnis genommen; hier müssen die Planungsarbeiten noch weiter vertieft werden, damit dann seitens Bund, SBB und Kanton BS über die grundsätzliche Stossrichtung für ein künftiges Erschliessungssystem entschieden werden kann.

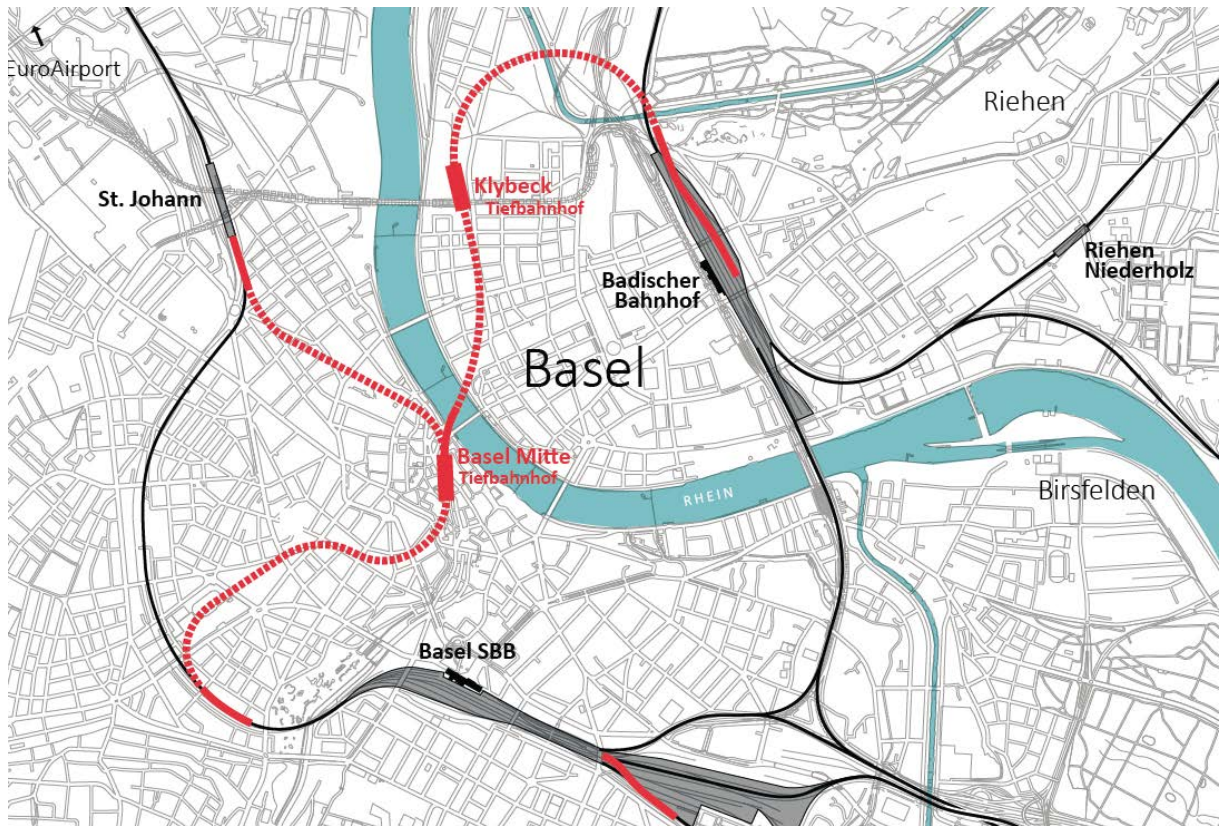


Abbildung: Linienführung Herzstück mit Tiefhaltestellen Basel Mitte und Klybeck

Angesichts der Wachstumsaussichten des Kantons BS – gemäss kantonalem Richtplan wird sowohl die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner als auch die Zahl der Arbeitsplätze weiterhin kontinuierlich wachsen – und der gesamten trinationalen Region Basel stellt das Herzstück Basel eine unverzichtbare Investition in die Verkehrsinfrastruktur dar, um die Erreichbarkeit der Region sicherzustellen und die zu erwartenden Verkehrsströme umwelt- und stadtverträglich abwickeln zu können.

3.2 Phase 2: laufende Arbeiten Stufe Bahnknoten

Seit der Verabschiedung des Syntheseberichts im April 2017 fokussierten die Arbeiten Stufe Bahnknoten auf die Ausarbeitung von klaren Randbedingungen für die Weiterbearbeitung des Herzstücks und der übrigen damit in Zusammenhang stehenden Elementen des gesamten Projektportfolios im Bahnknotenperimeter Basel. Im Vordergrund stehen hierbei die optimale Ausgestaltung der Einbindung des Herzstücks in den Bahnhof Basel SBB und Badischer Bahnhof inklusive zweckmässige Bahnhofs-/Gleiskonzeptionen.

Erfreulicherweise ist es zwischenzeitlich gelungen, den Bund – vertreten durch das BAV – davon zu überzeugen, dass das Herzstück auch Nutzensteigerungen für die in seinem Verantwortungsbereich liegenden Bahnverkehre, den Personenfern- und Güterverkehr, ermöglichen kann. Das BAV hat inzwischen Hand geboten, für den Bahnknoten Basel nicht nur ein Zielbild 2040 ‚Bund‘ auszuarbeiten, sondern auch die notwendigen Arbeiten zur Erstellung einer Entscheidungsgrundlage ‚verbesserte Erschliessung des Bahnhofs Basel SBB‘ sowie zur Festlegung der Konfigurationen aller notwendigen Infrastrukturmassnahmen im Bahnknotenportfolio (unter anderem Herzstück, Bahnhof Basel SBB, Badischer Bahnhof, Bahnhof St. Johann, S-Bahn-Haltestelle Solitude, etc.) in Angriff zu nehmen. Diese Arbeiten sind unter Führung des BAV und in Zusammenarbeit mit den Bahnknotenpartnern seit Anfang dieses Jahres gestartet worden. Es wird angestrebt, diese bis ca. Mitte 2019 zu einem Abschluss zu bringen.

Es ist zu bedauern, dass seitens des Bundes bzw. des BAV und der SBB diese Angebotsplanungen für den Fern- und Güterverkehr nicht schon deutlich früher an die Hand genommen wurden, namentlich 2013/14, als auch die Angebotsplanungen für den Regionalverkehr gemacht und für den FABI STEP Ausbauschnitt 2030/35 eingereicht wurden. Dies hat zur Folge, dass die langfristigen Anforderungen an den Bahnknoten Basel noch nicht genügend konkretisiert sind und dass die Anliegen und Anforderungen der Region Basel, ein modernes und leistungsfähiges S-Bahnsystem zu aufzubauen, dadurch behindert und zeitlich verzögert werden könnten.

Aktuelle Aufgabe der Koordination Bahnknoten Basel ist es, die nachfolgend beschriebenen Arbeiten für das vom BAV in Auftrag gegebene Zielbild 2040 zu begleiten sowie alle weiteren Massnahmen, insbesondere unter Einbezug der Zulaufstrecken, der grossen Bahnhöfe sowie der Herzstücks, in Bezug auf Funktion und Etappierung/Termine optimal aufeinander abzustimmen.

3.3 Laufende Arbeiten Zielbild 2040 (Bund)

Die unter der Federführung des BAV laufenden Arbeiten im Rahmen des Zielbildes umfassen die folgenden Aufgabenbereiche:

- Zielbild nationaler sowie internationaler Personenfernverkehr, Regionalverkehr, Güterverkehr
- Konfiguration Infrastrukturen mit Herzstück, Bahnhof Basel SBB, Badischer Bahnhof, BHF St. Johann, etc.
- Verbesserung der Perronerschiessung Basel SBB
- Gesamtplanung und Etappierung

Die Arbeiten zu den Aufgabenbereichen sind im Gang. Der erwartete Schlussbericht sollte Stand heute per Mitte 2019 vorliegen. In die parlamentarische Beratung der STEP AS 2035-Botschaft werden voraussichtlich nur Zwischenergebnisse eingebracht werden können.

3.4 Vorprojekt Herzstück (Konsortium)

Parallel zu den vorstehend erwähnten Zielbildarbeiten (Führung BAV) werden die Vorarbeiten zur eigentlichen Vorprojektierung der Neubaustrecke „Herzstück“ mit seinen zwei Tiefhaltestellen weiter vorangetrieben.

Im Rahmen des Syntheseberichtes wurde aufgezeigt, dass ein durchgängig 2-gleisiges Herzstück (inkl. Y-Ast, der heute nicht mehr als Option angesehen wird, sondern zur Grundkonfiguration zu zählen ist) mit den Haltestellen Basel Mitte und Klybeck mit jeweils 2 Perronkanten sowie mit Anschluss an die weiterhin 2-gleisige Elsässerbahn den Anforderungen des Regionalverkehrs grundsätzlich genügt, dass jedoch keinerlei Kapazitätsreserven vorhanden sind und damit die Robustheit des künftigen Betriebs den Anforderungen nur knapp genügt. Mittlerweile konnte die Schienenkonfiguration des Herzstücks weiter optimiert werden. Im Hinblick auf eine Erhöhung der Robustheit für den künftigen Betrieb sowie zur Schaffung des notwendigen Spielraums für Verbesserungen der Angebotskonzepte Fern- und Güterverkehr (vgl. Zielbild 2040) wird empfohlen, das Herzstück wie bisher durchgängig 2-gleisig auszugestalten, jedoch die Haltestelle Basel Mitte mit 4 Perronkanten auszugestalten. Während im Synthesebericht noch von einem Tunnelsystem mit Einspurtunnels ausgegangen wurde, haben die zwischenzeitlich durchgeführten Systemoptimierungen ergeben, dass eine Lösung mit Doppelspurtunnels vorteilhafter ist.

Das Vorprojektdossier Herzstück wird zweckmässigerweise Aussagen auf 3 Ebenen enthalten:

- Vorprojektdossier Herzstück (Neubaustrecke) mit Fokus auf Ausgestaltung Herzstück und direkt damit einhergehende Auswirkungen (technisches Tunnel-/Bahnprojekt mit UVB im engen Perimeter)
- Auswirkungen auf Stufe des gesamten Bahnknotens mit Fokus auf verkehrliche und betriebliche Wirkungen sowie Auswirkungen auf die Umwelt im übergeordneten Perimeter (UVB im grösseren Perimeter mit Schwergewicht Klima, Luft)
- Auswirkungen auf den städtischen Perimeter, insbesondere in Bereichen mit Zu-/Abgängen zu neuen Haltestellen

Zur Erarbeitung des Vorprojektdossiers müssen Leistungen Dritter beschafft werden. Hierunter zählen auch offizielle Beauftragungen an die Eisenbahnunternehmen (SBB Infrastruktur, DB Netz), um eine aktive und vor allem verpflichtende Mitarbeit ihrer Fachdienste in dieser Projektphase sicherstellen zu können. Sollte jedoch auch mit Abschluss Zielbild 2040 bzw. Konkretisierung zum AS 2035 deren Integration und damit Support für das Projekt Herzstück nicht verbindlich möglich sein, dürfte sich die eigentliche Projektierung Vorprojekt Herzstück äusserst schwierig, störanfällig und zu einem durch die Kantone BS und BL alleinig finanzierten Risikovorhaben entwickeln. Über diesen Sachverhalt wird nachfolgend noch berichtet bzw. es wäre dann in Verlaufe der nächsten Monate in entsprechenden Gremien diesbezüglich auch zu entscheiden.

Unterstellt man jedoch gute Absichten und mit Zielbildergebnissen gemeinsam positive Haltung/Unterstützung, so könnte eine reguläre und seriöse Vorprojektierung auch weiterhin vorangetrieben werden. Das zugehörige Vertragskonzept liegt vor. Es basiert auf einem sorgfältigen, sequentiellen Vorgehensplan auf Basis der aktuellen Projektstrukturierung im Portfolio Bahnknoten Basel. Vorab sollen alle Randbedingungen und relevanten Vorgaben hinreichend und abschliessend geklärt werden, wozu u.a. die Arbeiten am Zielbild 2040, die ergänzenden Baugrunduntersuchungen Herzstück sowie submissionsvorbereitende Arbeiten zu zählen sind. Daran anschliessend können die Beschaffungsverfahren, zumeist öffentliche Ausschreibungen, durchgeführt werden. Erst bei Vorliegen von rechtskräftigen Vergabeentscheiden können die Planerverträge abgeschlossen und anschliessend kann mit den eigentlichen Vorprojektierungsarbeiten begonnen werden, was aus heutiger Sicht und positiven Geschehnissen in den nächsten Monaten ab 2. Q. 2019 realistisch erscheint. Das Terminprogramm ist nachstehend dargestellt.

4 Ausblick

4.1 STEP AS 2035

Es wird aktuell davon ausgegangen, dass in der demnächst zu erwartenden definitiven Botschaft des Bundesrates zu STEP AS 2035 jene wichtigen Ausbauten auf den Zulaufstrecken nach Basel enthalten sein werden, die bereits in der Vernehmlassungsvorlage enthalten waren. Somit würden

- den Ausbau der Laufentallinie auf Doppelspur zwischen Duggingen und Grellingen Chessiloch
- Ausbauten für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich, Bahnanbindung EuroAirport (Beitrag der CH an den Ausbau auf französischem Staatsgebiet)
- Ausbauten für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Deutschland, Elektrifizierung der Hochrheinstrecke (Beitrag der CH an den Ausbau auf deutschem Staatsgebiet)

in der Botschaft Aufnahme finden. Ebenfalls wird erwartet, dass Massnahmen zur Verbesserung der Perronerschiessung Bahnhof Basel SBB im Rahmen von STEP AS 2035 finanziert werden sollen. Im Botschaftsentwurf noch nicht enthalten waren Aussagen zur Aufnahme der Haltestellen. Ob die oder einige von der Planungsregion geforderten neuen Haltestellen, insbesondere Basel Solitude, Morgartenring und Dornach Apfelsee, in der

Botschaft enthalten sein werden, wird sich im 4. Quartal 2018 mit der Überweisung der Botschaft zeigen.

Die auf verschiedenen Ebenen im Laufe der Monate April und Mai geführten Gespräche zu den verantwortlichen Instanzen des Bundes (BAV, UVEK) nähren jedoch die Befürchtung, dass die Verankerung des Herzstücks und damit des Zielzustandes mit durchgebundenen S-Bahnlinien in der definitiven Botschaft des Bundes nicht in der von der Region Basel geforderten Verbindlichkeit erfolgen wird und noch keine verpflichtenden, projektanerkennende Bundesmittel, auch nicht für die von der Region geforderte Projektierung, eingestellt werden.

Bekanntlich haben sich die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft in der jüngst zurückliegenden Vernehmlassung dafür eingesetzt, dass das Projekt Herzstück mindestens mit den für die Projektierung bis Baureife notwendigen Mitteln (CHF 120 Mio.) in den STEP AS 2035 und damit mit einer verbindlichen Rechtskraft aufgenommen wird. Als Hauptargument seitens des Bundes wurde bisher vorgebracht, dass – im Gegensatz zu den Vorhaben ‚Tiefbahnhof Luzern‘ und ‚Ausbau Lötschberg Basistunnel‘ – **beim Herzstück Basel vorab noch Planungsleistungen** (siehe oben ‚Zielbild 2040‘ mit Schwergewicht auf Angebotskonzept Fern- und Güterverkehr) **zu erbringen seien und noch kein Vorprojekt vorliege**. Diese Argumentation ist aus Sicht der Region Basel nicht schlüssig, sind doch mit dem STEP AS 2025 diverse Vorhaben mit Mitteln bis und mit Realisierung ausgestattet worden, ohne dass für diese Vorhaben schon Vorprojekte vorgelegen haben. Dasselbe dürfte auch für zahlreiche mit dem STEP AS 2035 zur Finanzierung vorgesehenen Vorhaben gelten, was insofern auch nicht überrascht, als in den Planungsgrundlagen des BAV zum STEP AS 2035 diese Forderung als Kriterium nicht enthalten war. Zudem kann es nicht sein, dass die Region für Versäumnisse des Bundes bzw. der SBB bestraft wird. Die Abstimmung der unterschiedlichen Angebotskonzepte bzw. die Erarbeitung eines integralen Konzeptes unter Berücksichtigung des Fern-, Regional und Güterverkehrs ist Aufgabe des Bundes. Mit dem Zielbild Basel 2040 wird dieses Versäumnis nun nachgeholt. Leider werden aber die dazugehörigen Entscheide erst zu einem Zeitpunkt vorliegen, zu welchem die Botschaft des Bundesrates schon längst in der parlamentarischen Beratung sein wird.

Eingehender Abklärungsbedarf besteht punktuell bei einzelnen Vorhaben innerhalb des Bahnknotens; beim Herzstück sind die konzeptionellen Elemente fixiert und die Region Basel ist sich in Bezug auf das, was sie benötigt und will, einig. Gemäss Stellungnahme der Regierungen BS und BL zur Vernehmlassungsvorlage STEP AS 2035 werden deshalb für das Herzstück zur Sicherung einer lückenlosen Weiterbearbeitung beim Bund Projektierungsmittel bis und mit Erzielen der Baureife beantragt.

Unter der Prämisse, dass die oben erwähnten Befürchtungen durch die definitive Botschaft des Bundesrates bestätigt werden, kann die gewünschte Aufnahme und Finanzierung der Projektierung des Herzstücks nur noch im bundesparlamentarischen Entscheidungsprozess herbeigeführt werden. Es müssen deshalb alle Möglichkeiten und Massnahmen, welche dazu dienen können, auf diesem Weg zum Ziel zu kommen, ins Auge gefasst werden. Dabei gilt es auch darzulegen, was es bedeuten würde, wenn das Herzstück frühestens im nächsten Ausbauprogramm des Bundes mit Finanzierungsmitteln des Bundes für Projektierung und Realisierung ausgestattet würde (vgl. übernächsten Abschnitt).

4.2 Konsequenzen sofern Aufnahme Herzstücks in STEP AS 2035 gelingt

Die beiden Regierungen BS und BL haben im Rahmen der Vernehmlassung zum Botschaftsentwurf STEP AS 2035 einerseits die projektanerkennende Aufnahme des Herzstücks sowie die Bereitstellung von bis zur Erzielung der Baureife ausreichenden Projektierungsmitteln beantragt. Unter der Prämisse, dass dann im nächsten Ausbauprogramm des Bundes die notwendigen Mittel für die Realisierung des Herzstücks

vom Bund gesprochen werden, können hiermit die Voraussetzungen für die angestrebte lückenlose Weiterbearbeitung des Herzstücks geschaffen werden. Bei gutem Projektverlauf kann unter diesen Umständen ein Projektierungsabschluss vor 2030 erwartet und eine Inbetriebnahme bis deutlich vor 2040 ermöglicht werden.

Bis zum Vorliegen eines rechtskräftigen Parlamentsentscheides zu STEP AS 2035, welcher auf Ende 2019 erwartet werden kann, stehen fürs Herzstück ohnehin keine Bundesmittel zur Verfügung. Die weiteren Arbeiten zu Gunsten des Bahnknotens Basel und für die vorbereitende Projektierung Herzstück können wie bisher aus den beiden kantonalen Krediten finanziert werden. Nach diesem Entscheid ist der Bund – und hier das BAV – verpflichtet, entsprechende Umsetzungsmassnahmen in die Wege zu leiten. Es ist davon auszugehen, dass der Bund die bereits erbrachte Vorleistung der Kantone als werthaltig beurteilt und deshalb auch als belastbare Arbeitsgrundlage übernehmen wird. Der dann übliche Weg wäre die Weiterführung der Vorprojektierung, anschliessende Ausarbeitung des Bauprojektes, die Durchführung des Auflage- und Bewilligungsverfahrens mit anschliessender Detailprojektierung. Die Ausschreibungs- und Vergabephase mit Vorbereitung bzw. Durchführung der eigentlichen Realisierung würde somit im unmittelbaren Anschluss beginnen können.

Das BAV wird diese Arbeiten generell nicht selber ausführen, sondern Dritte, bisher meistens die für den Unterhalt und Betrieb zuständige Transportunternehmung, mit der Projektierung und Realisierung beauftragen. Beim Herzstück können dies grundsätzlich auch die SBB sein. Es ist aber für das hier vorliegende komplexe Grossprojekt mit Abhängigkeiten zu zahlreichen Stakeholders (BS, BL, DB-AG, SNCF, etc.) durchaus naheliegend, dass das bisher federführende Konsortium BS/BL weiterhin mit der Wahrnehmung der Bauherrenaufgaben beauftragt wird. Als interessantes Modell könnte sich zudem anbieten, dass hier eine spezielle Projektgesellschaft unter Einbezug der relevanten Stakeholders ins Leben gerufen wird.

4.3 Konsequenzen sofern Aufnahme Herzstück in STEP AS 2035 *nicht* gelingt

In der Vernehmlassungsbotschaft zu AS 2030/35 steht:

„Für die Weiterentwicklung des schweizerischen Eisenbahnsystems im Sinne der rollenden Planung gilt es, die Planungsgrundlagen nach Artikel 15 KPFV zu aktualisieren. Bei Umsetzung der Variante Ausbauschritt 2030 wäre ein dritter Ausbauschritt ca. 2022 dem Parlament zu unterbreiten, bei der Variante Ausbauschritt 2035 bis ca. 2026.“

Das BAV erarbeitet die definitive Botschaft zum zweiten Ausbauschritt auf Basis der Variante Ausbauschritt 2035. Der nachfolgende bzw. nächste parlamentarische Entscheid zu einer voraussichtlichen Botschaft STEP AS 2040/45 ist somit frühestens per Ende 2027 zu erwarten. Bis dahin werden seitens des BAV im Rahmen des jetzt anstehenden STEP AS 2035 wohl Planungsmittel im Umfang von 170 Millionen Franken beantragt, wobei diese nach Aussage des BAV nur für in der ganzen CH noch durchzuführende Konkretisierungen im Sinne von Vertiefungs-/Objektstudien etc. zur Verfügung stehen. Projektierungsarbeiten als solche, wie sie jetzt für das Herzstück anstehen und benötigt werden, können nach bisherigen Auskünften des BAV hieraus nicht finanziert werden. Demzufolge stünden die Planungsmittel ausschliesslich für die entsprechend definierten Leistungsphasen des Schweizer Ingenieur- und Architektenverbandes SIA, Leistungsmodell 112, Phasen 1 ‚strategische Planung‘ und 2 ‚Vorstudien‘ zur Verfügung, Projektphasen, die für einzelne Vorhaben innerhalb des Bahnknotens Basel wohl noch massgebend sind; das Herzstück hat aber diese Projektphasen längst durchschritten und benötigt Mittel zur Finanzierung der Leistungsphasen 3ff (Vorprojekt und Folgende). Seitens des Bundes werden im

geschilderten Szenario jedoch mindestens bis Ende 2027 keine relevanten Mittel zur Verfügung stehen.

Seitens BS und BL kann mit den verfügbaren Krediten die Vorprojektierung bis ca. 2021 abgeschlossen werden. Die Zusammenarbeit mit dem BAV und insbesondere mit den SBB wird dabei wegen fehlender Verbindlichkeit Stufe Bund (kein konkreter Auftrag durch die Bundesversammlung) nur unter schwierigeren Bedingungen erfolgen können. Die nachfolgende Bauprojektierung und das anschliessende Bewilligungsverfahren sowie die weiteren Projektschritte können frühestens nach Vorliegen von Bundesmitteln in Angriff genommen werden. Vorab müssen auch hier noch die Fragen der Zuständigkeiten ab Genehmigung AS 2040 geregelt sein. Auf Grund der voraussichtlich mittellosen Periode ab 2022 bis 2027/2028 (6 Jahre) wird das Vorhaben aller Voraussicht nach zum Stillstand kommen. Eine Inbetriebnahme Herzstück würde damit in den Horizont 2045-50 rücken, und die Vision der trinationalen S-Bahn mit Durchmesserlinien damit in weite Ferne.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass für den Fall, dass das Herzstück in STEP AS 2035 keine Aufnahme finden wird, die Zukunft des für die Region Basel wichtigen Vorhabens schlecht aussehen wird.

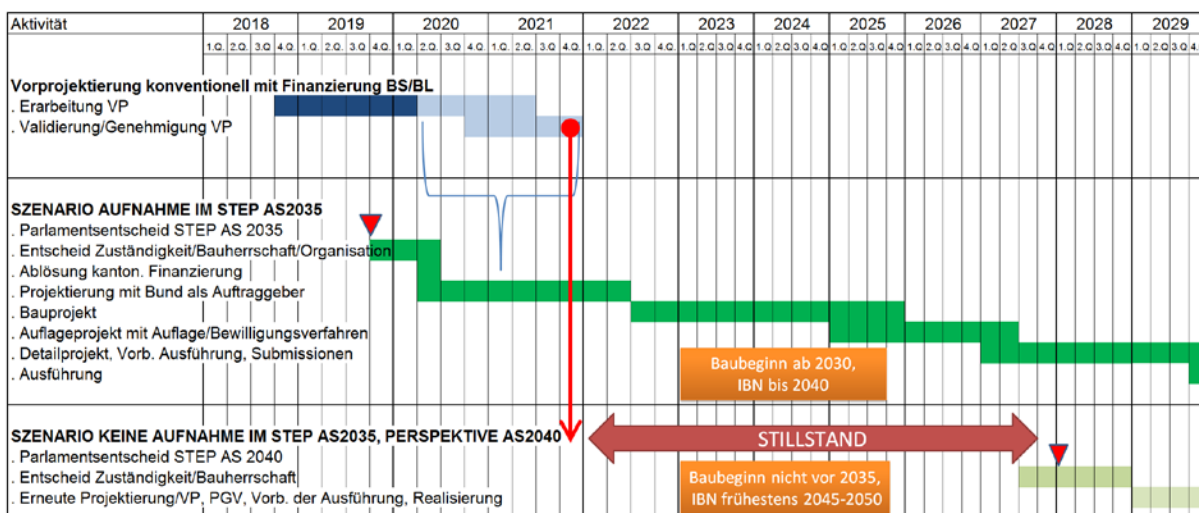


Abbildung: Ausblick je Szenario bzgl. Berücksichtigung im STEP AS2035 ja/nein

5 Finanzen

5.1 Rückblick

Mit den Herzstückkrediten sind im Jahre 2014 zusammen CHF 29.3 Mio. brutto gesprochen worden, d.h. inkl. MwSt.-Abgeltungen. Per 06.2018 sind hieraus CHF 4.7 Mio. (16 %) investiert worden. Davon entfallen auf

- Aufwendungen für den Betrieb Konsortium = CHF 1.7 Mio.
- Aufwendungen für Aufträge an Dritte = CHF 2.3 Mio.
- Aufwendungen im Bereich Information/Kommunikation/Partizipation = CHF 0.7 Mio.

5.2 Prognose

Unterstellt man eine positive Entwicklung zugunsten einer seriösen und nachhaltigen Projektierung Vorprojekt Herzstück (vgl. vorstehendes Kapitel 3.4), so kann auf Basis der

Detailplanung mit Vertrags- und Leistungsbudgetierung bestätigt werden, dass die noch verfügbaren Mittel bis und mit Vorprojektdossier 2021/22 ausreichend sein werden.

Die Finanzplanung sieht für die Ausarbeitung des Vorprojektdossiers die folgenden Ausgaben vor:

- Budget für den Betrieb Konsortium = CHF 3.1 Mio.
- Aufträge Dritte Stufe Bahnknoten = CHF 1.8 Mio.
- Aufträge Dritte Stufe Vorprojekt Herzstück = CHF 15.7 Mio.
- Integrale Begleitung Information/Kommunikation/Partizipation = CHF 1.0 Mio.
- Reserve = CHF 3.0 Mio.

6 Antrag

Antrag: Kenntnisnahme Standbericht 2018-01