

tribune

Das Magazin mit unternehmerischen Visionen

Editorial



Dr. Franz A. Saladin
Direktor
Handelskammer beider Basel
info@hkbb.ch

Rund 73 Prozent der Schweizer Bevölkerung leben, arbeiten und bewegen sich in Agglomerationen. Die Zahl der Pendlerinnen und Pendler wächst dabei stetig. Entsprechend gross sind die Anforderungen an gut funktionierende Verkehrsinfrastrukturen. Die Handelskammer beider Basel begleitete in den letzten Jahren intensiv unterschiedliche Studien und Prozesse. Themen wie das Agglomerationsprogramm Basel, die Hafenentwicklung und das Herzstück Regio-S-Bahn gehörten dabei zu den Schwerpunktdossiers.

Diese Tribune-Ausgabe widmet sich aus aktuellem Anlass Verkehrsprojekten, die unsere Region beschäftigen: Am 26. und 27. April 2016 fand der 2. Trinationale Bahn-

Kongress «bk16» statt. Im Fokus der Veranstaltung standen Fakten und Visionen zum grenzenlosen Schienenverkehr. Über 330 Fachleute und Politiker aus der Schweiz, aus Deutschland und aus Frankreich tauschten sich im Basler Kongresszentrum aus. Eine breit abgestützte Trägerschaft lancierte den Kongress: Beteiligt waren neben der Handelskammer beider Basel die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt, die SBB, die Industrie- und Handelskammern am Hochrhein und südlichen Oberrhein sowie der Verein «Agglo Basel».

Der Bahn-Kongress stiess auf grosses Interesse und diente als Startrampe für neue, zukunftsweisende Projekte. Es freut uns sehr, Ihnen in der «tribune» einen detaillierten Überblick darüber zu verschaffen. Lesen Sie über den Ausbau der Regio-S-Bahn mit Durchmesserlinien und dem so genannten «Herzstück», über die Finanzierung der grenzüberschreitenden Infrastruktur und über die «Zuläufe» zur NEAT-Strecke. Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!

Grossräumig denken!

2 **Bahnkongress bk16 – triregionaler Blick in die Zukunft**

4 **S-Bahn Basel: Durchmesserlinien mit Herzstück**

6 **Drei verkehrspolitische Forderungen der Handelskammer beider Basel**

7 **Grenzüberschreitende Infrastruktur: Wer bezahlt?**

8 **Entscheidende Grossprojekte in der Region**

Eine Publikation der Handelskammer beider Basel, der Advokatenkammer Basel und des Basellandschaftlichen Anwaltsverbands mit grosszügiger Unterstützung der Jubiläumstiftung La Roche & Co Banquiers.

Bahnkongress bk16 – triregionaler Blick in die Zukunft



Roger Thiriet

Redaktion «tribune»

thiriet@bluewin.ch

Am 26./27. April 2016 trafen sich über 330 Bahn-, Transport- und Verkehrsfachleute sowie Politiker aus der Schweiz, Deutschland und Frankreich im Basler Kongresszentrum zum zweiten trinationalen Bahnkongress «bk 16». Im Zentrum der Tagung stand aus regionaler Sicht der geplante Ausbau der Regio-S-Bahn mit Durchmesserlinien und dem so genannten «Herzstück».

Aus den Erkenntnissen des 1. Trinationalen Bahn-Kongresses in Basel im Jahr 2013 resultierte unter anderem eine verstärkte Zusammenarbeit in der S-Bahn-Planung in der Grossregion Basel. Hier haben sich Deutschland, Frankreich und die vier betroffenen Kantone der Schweiz (BS, BL, AG und SO) in der Zwischenzeit für eine gemeinsame Angebotsplanung zusammengeschlossen. Dieses Jahr nun fokussierte die zweitägige Veranstaltung, lanciert von den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft, den SBB, den Industrie- und Handelskammern am Hochrhein und südlichen Oberrhein sowie dem Verein «Agglo Basel», auf Fakten und Visionen zum grenzenlosen Schienenverkehr, die anhand verschiedener realisierter und geplanter Projekt-Beispiele aufgezeigt wurden. Namhafte Referentinnen und Referenten aus Fachwelt, Wirtschaft und Politik, darunter auch SBB-CEO Andreas Meyer, beleuchteten in Referaten und in Panel-Diskussionen aktuelle Probleme und Entwicklungen im Bereich des öffentlichen Verkehrs und der grenzüberschreitenden Bahninfrastrukturen. Am zweiten Tag begaben sich die Teilnehmenden dann auch auf verschiedene Exkursionen, unter anderem zum trimodalen Terminal Basel Nord oder dem Logistik Center Planzer in Pratteln.

Herzstück-Vorfinanzen und Logo

«bk 16» wartete auch mit Primeurs auf. Einmal konnte die Baselbieter Baudirektorin Dr. Sabine Pegoraro die neue Wort-Bild-Marke «trireno» enthüllen, die in Zukunft für die triregionale S-Bahn verwendet wird. Und ihrem Stadtbasler Kollegen Dr. Hans-Peter Wessels blieb es vorbehalten, den Kongressteilnehmern die Bereitschaft des Kantons zu überbringen, das S-Bahn-«Herzstück» (siehe Beitrag Seiten 4 bis 6) mit einem niedrigen dreistelligen Millionenbetrag vorzufinanzieren. Eine solche Absichtserklärung sei ein wichtiges Zeichen in Richtung Bern, wo die Bundespolitik im Rahmen der Verkehrsplanung über die Priorisierung von Bahninfrastrukturprojekten und die entsprechende Mittelzuteilung entscheide, betonten mehrere Redner im Verlauf der Veranstaltung. Dass dies ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung sei, bestätigte namentlich auch der Baselbieter Ständerat Claude Janiak, zukünftiger Präsident der ständerätlichen Verkehrs- und Fernmeldekommission, der den Lobbydruck der regionalen Parlamentarier auf Bundesparlament und -verwaltung organisieren und koordinieren will.



Dr. Hans-Peter Wessels

Regierungsrat Kanton Basel-Stadt, Vorsitzender der bikantonalen Trägerschaft des Herzstücks Basel

«Das Modell einer trinationalen Bestellerorganisation bedeutet nicht nur harte Arbeit. Es setzt auch viel Vertrauen voraus und ein grenzüberschreitendes Verständ-

nis für unterschiedliche Prozesse. Die kantons- und länderübergreifende Angebotsplanung, die der letzte Bahnkongress angestossen hat, war herausfordernd; auf das Erreichte dürfen wir stolz sein. Nun müssen wir die Infrastrukturaufgaben anpacken, die für eine funktionierende S-Bahn notwendig sind. Da stehen die SBB-Doppelspur im Laufental, die Elektrifizierung der Hochrhein-Strecke der deutschen Bahn und der Schienenanschluss des EuroAirports Basel im Vordergrund. Und natürlich das «Herzstück», das alle diese Infrastrukturen zu einer überregional funktionierenden S-Bahn zusammenbindet. Dazu haben die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft mit der Zusage von insgesamt CHF 30 Mio für die Erarbeitung eines Vorprojekts schon einen wichtigen Beitrag geleistet. Basel-Stadt ist zusätzlich bereit, in Verhandlungen über eine Vorfinanzierung des «Herzstücks» im Umfang eines niedrigen dreistelligen Millionenbetrags zu treten, weil wir überzeugt sind, dass dieser Ausbau von unverzichtbarer Wichtigkeit ist.»



Dr. Sabine Pegoraro

Regierungsrätin Kanton Basel-Landschaft, Präsidentin Agglo Basel

«Der Verein Agglo Basel wird ab dem 1. Januar 2018 Träger der trinationalen S-Bahn Basel werden. Er stellt sicher, dass die Verkehrsentwicklung ganzheitlich betrachtet wird und die Verkehrsprojekte und die Siedlungsentwicklung aufeinander abgestimmt werden. Auf Schweizer Seite arbeiten die fünf Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau,

Solothurn und Jura mit. Die zuständigen Stellen von Baden-Württemberg und der Region Grand Est (Alsace-Champagne-Ardenne Lorraine) waren bisher als Beobachter einbezogen, neu engagieren sie sich aber als Mitglieder mit vollen Rechten und Pflichten. Diese grenzüberschreitende S-Bahn im Dreiland am Rhein wird künftig unter dem Namen «trireno» vereint. Das gab es noch nie in der Schweiz.»



Dr. Claude Janiak

Ständerat Kanton Basel-Landschaft, Ständerätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen

«In den drei Jahren seit dem letzten Bahnkongress sind in der trinationalen Region richtige und wichtige Entscheidungen gefallen. An uns Bundespolitikerinnen und -politikern der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn und Jura ist es nun, diese nach Bern zu tragen. Jetzt fängt die Lobby-Arbeit für das Herzstück an. Gemeinsam müssen wir das Bundesparlament davon überzeugen, dass die zweitwichtigste Wirtschaftsregion der Schweiz eine S-Bahn braucht, die den Namen verdient. Ich habe es als deren zukünftiger Präsident bereits an die Hand genommen, dass die ständerätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen nach Basel kommt und ihr die trinationalen Herausforderungen dargelegt und das Projekt vorgestellt werden. Investitionen in diese Infrastruktur sind ja nicht nur ein Gewinn für die Agglomeration Basel; sie verbessern auch die Situation für den Fern- und Güterverkehr generell und somit für das ganze Land.»

Vier Fragen an den Programmkoordinator bk 16



Martin Dätwyler

Stv. Direktor Handelskammer beider Basel

Wie fällt Ihre Kongressbilanz aus?

Sehr positiv. In den zwei Tagen konnten wir den Besucherinnen und Besuchern einen spannenden Mix aus News, Fachbeiträgen, Denkanstössen, Diskussionen und Votings rund um den trinationalen Bahnverkehr im Dreiländereck anbieten. Das Programm hatte für jeden etwas dabei – für Wirtschaft, Politik und Fachwelt – und die Organisation hat hervorragend funktioniert. Die Lancierung des künftigen S-Bahnangebots mit einer optimierten Durchmesserlinie Herzstück ist gelungen und das Ziel, das Herzstück im Ausbauschnitt 2030 der Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur (FABI) zu verankern, wurde für alle deutlich.

Welche Bedeutung geben Sie der Vorfinanzierungszusage von Basel-Stadt?

Mit der Bereitschaft zur Vorfinanzierung wird allen klar, dass es uns ernst ist und wir die Durchmesserlinie auf Basis des neuen Angebotskonzeptes jetzt realisieren wollen. Dies ist für die bevorstehenden Verhandlungen zum Ausbauschnitt 2030 enorm wichtig, denn die Wunschliste der einzelnen Regionen wird die zur Verfügung stehenden Mittel bei weitem übertreffen. Es wird zum Verteilungskampf kommen, und mit einer Vorfinanzierung stehen wir nicht ganz hinten an. Unbedeutend zum jetzigen Zeitpunkt ist, woher diese Vorfinanzierung kommt. Das interessiert den Bund nicht. Mit dem Finanzierungskredit für das Vorprojekt zeigt auch der Kanton Basel-Landschaft Flagge. Wir sollten uns jetzt darauf

konzentrieren, das Vorprojekt mit allen Partnern zu konsolidieren und nicht in der Region darüber zu debattieren, wer die Vorfinanzierung zu leisten hat. Ohne Aufnahme des Projekts im Ausbauschnitt 2030 braucht es auch keine Vorfinanzierung. Die Realisierung rückt dann in weite Ferne.

Wie beurteilen Sie die Unterstützung der Partner in Deutschland und Frankreich?

In der grenzüberschreitenden Partnerschaft wurde in den letzten Monaten sehr viel erreicht. Das Dreiland ist jetzt viel besser aufgestellt für eine gemeinsame «Bahnzukunft». Nicht nur das Angebotskonzept wird von allen getragen, sondern man hat sich auch zu einer gemeinsamen Bestellerorganisation zusammengefunden. Das neue Label der «trireno» verdeutlicht diesen gemeinsamen Auftritt. Offen ist noch die Frage, ob sich Frankreich und Deutschland allenfalls auch an den Kosten für den Bau des Herzstücks beteiligen. Ich weiss es nicht, aber in den heutigen Strukturen kann man sicherlich darüber diskutieren.

Wie lautete in Ihren Ohren die Botschaft von SBB-CEO Andreas Meyer an die Region?

Er hat deutlich gemacht, dass der Knoten Basel aus Sicht der SBB ein wichtiger ist. Er schätzt in diesem Zusammenhang auch den Bahnkongress als Dialogplattform, unter anderem für die Gesamtperspektive für den Raum Basel. Im Güterverkehr machte er deutlich, dass das trimodale Terminal Basel Nord für ihn gesetzt ist und im regionalen Personenverkehr das Angebotskonzept Akzeptanz findet. Die konkrete Ausgestaltung des Herzstücks mit Linieneinführung und Tiefbahnhof erachtet er als äusserst anspruchsvoll und die Umsetzung auf das Jahr 2030 als verfrüht. Im neu geschaffenen Gremium zum Bahnknoten Basel gilt es nun, gezielt und konzentriert das Vorprojekt voranzutreiben. Zudem verschliesst sich die SBB den neuen Trends in der Mobilität nicht und sieht auf dem Areal Wolf gar die Möglichkeit zur Entwicklung eines Mobility Hub in einem Smart City Center. Wir dürfen gespannt sein.

S-Bahn Basel: Durchmesserlinien mit Herzstück



Dr. Ralf Chaumet
Leiter trinationale S-Bahn Basel,
Geschäftsstelle Agglo Basel
ralf.chaumet@agglobasel.org

Die Agglomeration Basel ist gemäss dem Bundesamt für Raumentwicklung einer der Metropolitanräume der Schweiz; er erstreckt sich trinational bis weit in die Nachbarländer Deutschland und Frankreich hinein. Der öffentliche Verkehr ist ebenfalls trinational und von der Knotenfunktion Basels im transeuropäischen Personenverkehr auf der Nord-Süd-Achse geprägt. Ausgehend von einem gut ausgebauten Feinverteiler mit Tram und Bus fehlt derzeit in der Agglomeration Basel ein leistungsfähiger Mittelverteiler: die trinationale S-Bahn Basel mit entsprechend ausgebauter Infrastruktur. Dieser Mittelverteiler ist im Netz des öffentlichen Verkehrs der Region Basel dringend notwendig, um die Verkehrsüberlastung in der Grenzregion Basel mit seinem hohen Anteil von Individualverkehr auf der Strasse zu entschärfen. Dieser Beitrag geht auf

den Lösungsansatz der trinationalen S-Bahn und dessen zentrales Infrastrukturelement, das sogenannte Herzstück, ein. Geplant wird für das Jahr 2030 ein trinationales S-Bahn-Netz mit 420 km Linienlänge und 107 Haltestellen auf sieben Linienästen.

Für die künftige Raumentwicklung der Agglomeration Basel wurde von Agglo Basel ein Zukunftsbild 2030 entworfen und beim Bund zur Förderung eingereicht. Trinational abgestützt setzt dieses Konzept voraus, dass eine S-Bahn als Rückgrat des Verkehrssystems leistungsfähig zur Verfügung stehen wird. Diese S-Bahn wird sieben Korridore verbinden und gleichzeitig Achsen der räumlichen Entwicklung bilden. Zusammen mit dem engeren Raum von Basel bilden diese Achsen das Potential für die Stärkung des Wirtschaftsstandortes im nationalen und internationalen Wettbewerb. S-Bahn-Systeme sind wichtige Standortfaktoren, die in vielen anderen Regionen in der Schweiz und in Europa zur Selbstverständlichkeit gehören. Basel hat hier Nachholbedarf um seine zentrale Rolle als Metropolitanraum in Europa und in der Schweiz stärken zu können. Erste Nutzenschätzungen aus dem Jahr 2012 gehen von bis zu 160 Mio CHF jährlichem

Zusatznutzen für die Volkswirtschaft in der Dreiländerregion aus, der dank einem Ausbau der bestehenden S-Bahn erzielt werden kann. Voraussetzungen dafür sind Durchmesserlinien, die wiederum nur möglich sind, wenn eine zentrale Lücke im bestehenden Netz geschlossen wird. Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben die Bedeutung des hierfür notwendigen Infrastrukturelementes des Herzstücks Basel erkannt und einen Kredit von 30 Mio CHF für das Vorprojekt bewilligt.

S-Bahn Basel: Situation heute

Die S-Bahn Basel besteht aus sieben einzelnen Ästen, die aus der Schweiz, Frankreich und Deutschland nach Basel SBB/SNCF und nach Basel Badischen Bahnhof führen. Dank Angebotsverbesserungen und Infrastrukturausbauten haben sich die Fahrgastzahlen vielerorts zwischen 1997 und 2010 praktisch verdoppelt. Seither hat die Nachfrage weiter zugenommen und die Leistungssteigerung des S-Bahn-Systems wird immer dringender. Heute besteht ein «Sackgasseneffekt» der S-Bahn in Basel. Er wird verursacht durch Halbmesserlinien, wie in Abbildung 1 gezeigt wird: drei S-Bahn Linien wenden im Bahnhof SBB, eine S-Bahn-Linie wen-

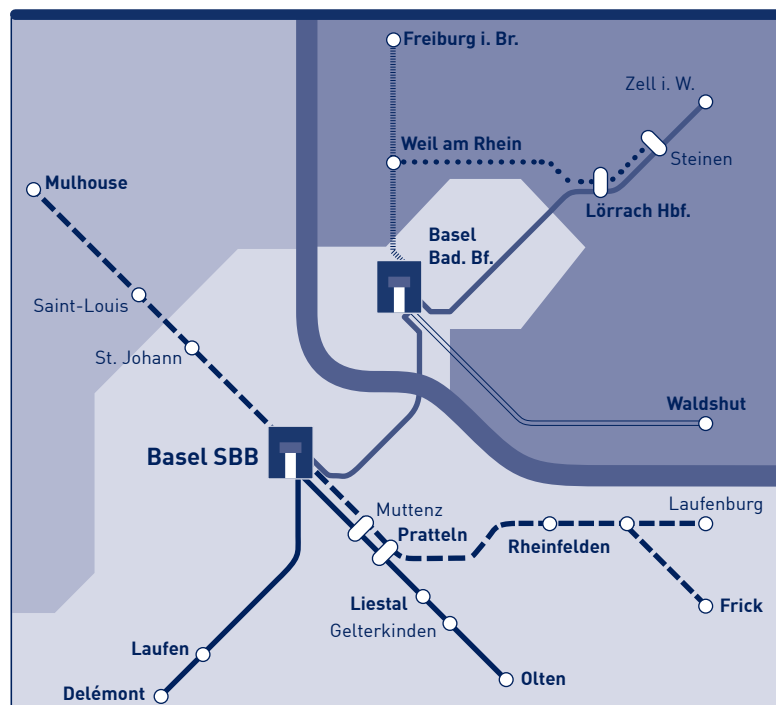


Abb. 1: Sackgasseneffekt durch Halbmesserlinien

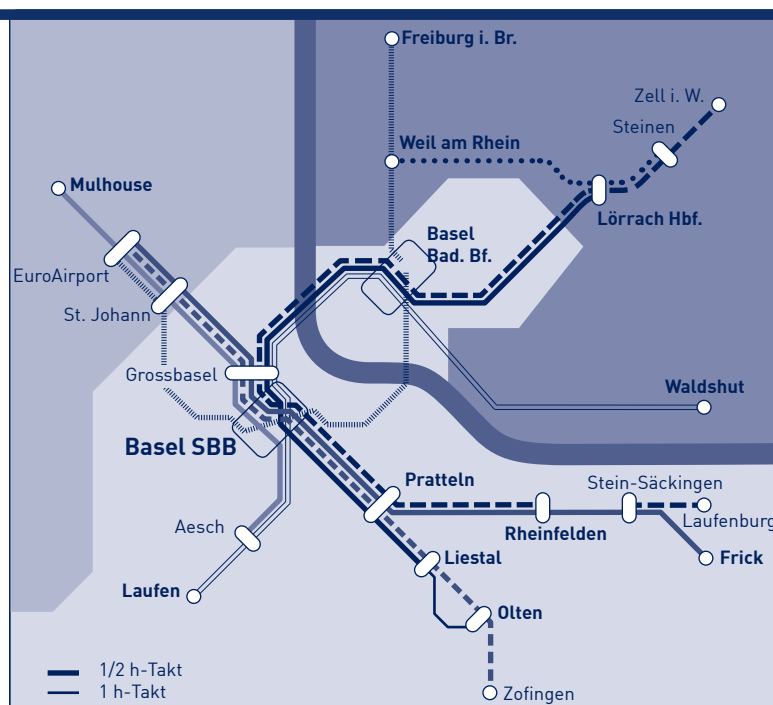


Abb. 2: Zielzustand der trinationalen S-Bahn Basel 2030

det im Badischen Bahnhof und endet anschliessend in Basel SBB; die französischen S-Bahnen können ebenfalls nicht über Basel SNCF hinaus weiterfahren. Diese Halbmesserlinien zwingen zum Umsteigen, was für Fahrgäste spürbare Zeitverluste und Betreiber der Nahverkehrslinien aufwendige Produktionsprozesse (Wendemanöver mit Stillstandzeiten, mehr Fahrzeuge) bedeutet.

Für die Infrastruktur hat dies ebenfalls bedeutende Nachteile: konzentriert im Herzen der Agglomeration werden umfangreiche Gleis- und Weichenanlagen für Wendemanöver benötigt. Isolierte Optimierungen auf den sieben Ästen nützen daher wenig, wenn nicht effizient in Durchmesserlinien investiert wird.

Der Bedarf für den Infrastrukturausbau im Herzen der Region ergibt sich auch aus dem Fortschritt wichtiger Ausbauprojekte in der Region: Der Bahnanschluss des Euro-Airports, die Elektrifizierung der Hochrheinrheinstrecke von Basel nach Schaffhausen und die derzeit laufenden Arbeiten an den Projekten in der Schweiz sowie der Ausbau auf vier Gleise zwischen Basel und Freiburg werden ein weiteres Wachstum des Verkehrsaufkommens im Schienenverkehr bewirken. Ihren vollen Nutzen im Regionalverkehr auf der Schiene entfalten diese Projekte erst mit einer Verknüpfung der S-Bahn-Linien untereinander.

Was braucht eine trinationale S-Bahn?

S-Bahn-Planungen stützen sich auf folgende drei Standbeine ab:

- Aufbau einer zweckmässigen Organisation derjenigen Institutionen, die S-Bahn-Verkehr bestellen,
- ein effizientes und zwischen den verschiedenen Linien abgestimmtes Angebotskonzept und
- einen Infrastrukturausbau, der gewährleistet, das Angebotskonzept auch umsetzen zu können.

Im trinationalen Raum Basel müssen diese Elemente grenzüberschreitend geplant und koordiniert werden.

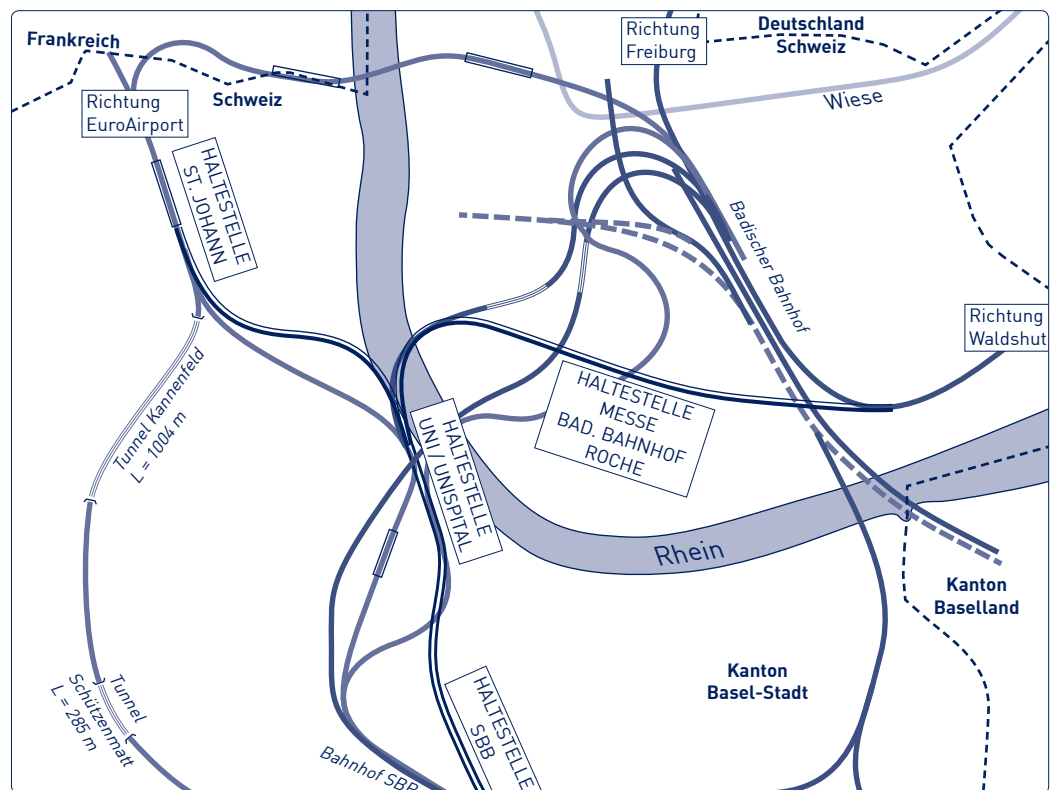


Abb. 3: Herzstück Basel: Stand Vorprojekt mit Optimierungsuntersuchungen (fett dargestellte Linienführung)

In *organisatorischer Hinsicht* haben sich die sieben Bestellerbehörden – die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau, Solothurn und Jura, das Bundesland Baden-Württemberg sowie die Région Alsace Champagne-Ardenne Lorraine – auf Angebotsziele mit grenzüberschreitenden Durchmesserlinien geeinigt. Sie haben ausserdem ihren Willen bekundet, zur Umsetzung dieses Konzepts eine gemeinsame Trägerschaft zu gründen und zu diesem Zweck dem Verein Agglo Basel beizutreten. Das Verkehrsangebot und die Infrastruktur des Herzstückes werden künftig unter der gemeinsamen Marke «trireno» auftreten. Diese gemeinsame Bestellerorganisation schafft die Voraussetzung für ein wirtschaftlich optimales Bestellkonzept und die Abstimmung zwischen den unterschiedlichen Verfahren in der EU und der Schweiz.

Das *Angebotskonzept der S-Bahn* sieht ein effizientes System von Durchmesserlinien vor: Kernelement ist, dass bis zum Jahr 2030 Reisende von allen sieben S-Bahn-Ästen die Basler Bahnhöfe sowie die Strecken jenseits des Zentrums ohne

Umsteigen in den heutigen Kopfbahnhöfen erreichen können. «Faustregel» ist hierbei, dass die Taktzeit in etwa der Reisezeit entsprechen soll und der Mindeststandard der vom Bund in Bern selbst postulierten Erschliessung mit 1/4h- und 1/2h-Takten innerhalb der Agglomerationen entspricht. Dieses System wurde trinational abgestimmt beim Bund im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) und der Finanzierung und des Ausbaus der Bahninfrastruktur (FABI) für den Angebotsschritt 2030 in Bern eingereicht.

Der *notwendige Infrastrukturausbau* für diese Angebotsziele benötigt als zentrales Element das «Herzstück»: eine neue, leistungsfähige Verbindung als «Tunnel – Y» zwischen den Basel SBB, dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof St. Johann. Erst damit ist es möglich, umsteigefreie Durchmesserlinien anzubieten. Die detaillierte Ausgestaltung und Optimierung dieser Verbindung (z.B. Einbindung in die bestehenden Bahnhöfe, Lage der Haltestellen, Geometrie der Linienführung) ist Gegenstand des jetzigen Stadiums des Vorprojektes.

Wesentlicher Vorteil dieser Durchmesserlinie ist die Möglichkeit zur substanziellen Vereinfachung der heutigen Oberflächen-Infrastrukturen der Bahn. Fahren möglichst rasch S-Bahnen durch die neue Verbindung ergibt sich an der Oberfläche im Bereich des Bahnhofes Basel SBB/SNCF ein erhebliches Potenzial der Rationalisierung von Anlagen und Aufwertung des städtischen Umfelds. Das Herzstück Basel gilt es in diesem Zusammenhang im Gesamtsystem der umfangreichen Bahnanlagen in Basel zu betrachten und zu bewerten – es ist mehr als ein «neues Projekt» sondern ein relevantes Systemelement.

Die technischen Arbeiten des Vorprojektes sind vom Konsortium Herzstück (Kanton Basel-Stadt und Kanton Basel-Landschaft) ebenfalls bei AggloBasel im Fachbereich S-Bahn als Klammerfunktion beheimatet worden. Die laufenden Optimierungen der Linienführung bewirken zusammen mit der Organisation und dem Angebotskonzept erheblichen Synergienutzen.

Zielzustand der trinationalen S-Bahn

Dichtere Takte, Zeitersparnis, direkte Verbindungen ohne Umsteigen und ein stabiles Betriebssystem sind die Merkmale der künftigen trinationalen S-Bahn Basel mit Durchmesserlinien. Dieses ist nach dem «Zwiebelschalenprinzip» aufgebaut:

- Im eigentlichen Kernbereich des Herzstücks und des EuroAirports werden S-Bahn typische Merkmale mit Taktfolgen der S-Bahn zwischen fünf und zehn Minuten erreicht,
- im Bereich der inneren Agglomeration, die trinational von Rheinfelden-Liestal-Aesch bis Lörrach und Waldshut reicht, ist ein 15-Minuten-Takt vorgesehen und
- auf den weiterführenden Ästen ein 30-Minuten-Takt.

Zu diesem Taktsystem der S-Bahn überlagern sich schnelle Nahverkehrslinien in den drei Ländern. Reisezeitverkürzungen, die auf vielen Relationen bis zu 10 Minuten umfassen, sorgen für ein S-Bahn-System, welches eine attraktive Alternative zum

motorisierten Individualverkehr bietet, sowohl was die Reisezeit wie auch die Erschliessung der wichtigen Arbeits-, Wohn- und Freizeitzentren betrifft

Stärkung der Agglomerationen

Die dringenden Probleme liegen in der Verkehrsüberlastung in den Agglomerationen. Dort muss die Problemlösung mit den entsprechenden Investitionen erfolgen – insbesondere in Basel, wo die umfangreichsten internationalen Bahnverkehrsströme auf diejenigen der Agglomeration treffen. Aus Sicht der Agglomeration Basel fordern wir daher eine Prioritätensetzung im Angebotsschritt 2030 analog üblichen volkswirtschaftlichen Methoden. Diese umfassen Bewertungen der Nutzen von Modalsplit-Verlagerungen zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Strasse (PKW, LKW) und eine Kalkulation der hieraus resultierenden Umweltnutzen sowie der Entlastungen für Anwohner. Damit ermöglichen sie eine faire Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen eines solchen wegweisenden Infrastrukturangebots. Es wäre nicht nur wünschenswert, sondern äusserst dringlich, diese Verfahren auch im laufenden Prozess zum Angebotsschritt 2030 des Bundes zu berücksichtigen.

Dr. Ralf Chaumet

promovierte an der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen. Anschliessend war er bei einem renommierten Wirtschaftsforschungsinstitut in Basel und einem namhaften Ingenieurbüro in Zürich langjährig beschäftigt. Neu leitet er den Fachbereich S-Bahn bei Agglo Basel und kann auf seine langjährigen Erfahrungen nicht nur in der Region Basel, sondern auch bei grenzüberschreitenden Verkehrsprojekten zurückgreifen.

Drei verkehrspolitische Forderungen der Handelskammer beider Basel

1. Durchmesserlinie Herzstück

Das Netz der trinationalen S-Bahn Basel erstreckt sich von der Stadt Basel in sieben Ästen über das Gebiet der sieben Bestellbehörden: die Kantone BS, BL AG, SO JU, das Bundesland Baden-Württemberg sowie die Région Alsace Champagne-Ardenne Lorraine. Die S-Bahn ist dabei ein essentieller Bestandteil des Verkehrssystems unserer Agglomeration. Wird das Herzstück gebaut, verbessern sich die Erreichbarkeit innerstädtischer Arbeitsplätze und die Vernetzung der Region Basel.

FORDERUNG: Integration des Herzstücks in den FABI-Ausbau schritt 2030. Denn dies bedeutet die Sicherung der Finanzierung durch den Bund. Und damit wäre der Schritt getan, den es braucht, um die Region Basel mit einem trinational angebundenen S-Bahn-System schienenmässig in die Zukunft führen.

2. Schienenanschluss EuroAirport

Der EuroAirport ist der drittgrösste Landesflughafen der Schweiz und gleichzeitig fünftgrösster Regionalflughafen Frankreichs. Es sind dort über 6200 Personen beschäftigt. Der EAP ist bisher ausschliesslich durch die Strasse erschlossen.

FORDERUNG: Nachdem das Vorprojekt nun finanziell gesichert ist, muss der nächste logische Schritt die Finanzierung des regulären Projekts sein, damit der Baubeginn im Jahre 2020 eingehalten werden kann.

3. Dritter Juradurchstich/Wisenbergtunnel

Der dritte Juradurchstich bringt massive Kapazitätssteigerungen im Fern- und Güterverkehrsangebot auf der Nord-Süd-Achse. Nur mit diesem Projekt kann die NEAT-Linie ihre Vorteile voll ausschöpfen.

FORDERUNG: Die Lücke für den Güterverkehr zwischen Olten und Liestal muss geschlossen werden. Dazu muss der dritte Juradurchstich wieder aufs politische Parkett kommen.

Grenzüberschreitende Infrastruktur: Wer bezahlt?



Bernhard Berger
CEO Rapp-Gruppe
Präsident Verkehrskommission
Handelskammer beider Basel
bernhard.berger@rapp.ch

Eingebettet ins Programm des Bahnkongresses 2016 fand am 26. April auch das jährliche trinationale Verkehrssymposium der Industrie- und Handelskammern beider Basel, CCI Colmar Centre-Alsace, Hochrhein-Bodensee, CCI Sud Alsace Mulhouse und Südlicher Oberrhein statt. Es stand unter dem Motto: «Grenzüberschreitende Infrastruktur: Wer bezahlt?» Der Präsident der Verkehrskommission der Handelskammer beider Basel gab dabei den Teilnehmenden aus drei Ländern den nachstehenden Überblick aus Schweizer Sicht.

Bahninfrastrukturfonds BIF

Für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) hat die Schweizer Stimmbevölkerung im Februar 2014 einem neuen Modell zugestimmt, das seit dem 1. Januar 2016 in Kraft ist. Dabei wurde ein zeitlich unbefristeter Fonds – der Bahninfrastrukturfonds BIF – in der Bundesverfassung verankert, über den der Betrieb und der Unterhalt sowie der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur vom Bund bezahlt werden. Der BIF ermöglicht – unabhängig von den jährlichen Budgetdebatten in den Parlamenten – eine rollende Planung und stellt die nötigen Mittel bereit, damit das schweizerische Schienennetz entsprechend der Nachfrage Schritt für Schritt ausgebaut werden kann. Konkret beschliesst das Parlament alle fünf Jahre auf der Basis eines strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) über einen nächsten Ausbauschritt. Für das Jahr 2025 ist dieser bereits beschlossen und umfasst für die ganze Schweiz Massnahmen im Umfang von CHF 6.4 Mia. Für die Region Basel fallen in dieser Tranche rund CHF 900 Mio an Investitionen an. Sie konzentrieren sich vor allem auf die Entflechtung auf der Achse Basel-Muttenz-Pratteln. Der Bahninfrastruktur-Fonds erweist sich als bewährtes Instrument der Verstetigung des Ausbaus der Bahninfra-

struktur. Wie schon sein Vorgänger wird er aus Einnahmen der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe, der Mineralölsteuer, der Mehrwertsteuer und allgemeinen Bundesmitteln gespeist. Aus diesen Quellen fliessen rund 80 Prozent der Einlagen in den BIF. Neu kommen ein befristetes zusätzliches Mehrwertsteuer-Promille, Kantonsbeiträge und eine Begrenzung des steuerlichen Fahrkostenabzuges hinzu, was zu einer Gesamtsumme von jährlich insgesamt rund CHF 5 Mia führt. Aktuell laufen nun im Bundesamt für Verkehr die Vorbereitungsarbeiten für den STEP-Ausbau schritt 2030. Das Parlament wird voraussichtlich im Jahr 2018 darüber befinden. Die sechs Planungsregionen, darunter auch die Planungsregion Nordwestschweiz (Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Bern, Jura und Solothurn) haben ihre Angebotskonzepte und Ausbauwünsche bereits letzten November beim Bundesamt für Verkehr eingereicht. Diese werden nun geprüft, und spätestens mit der Vernehmlassungsphase beginnt der politische Verteilungskampf um die Mittel. Für die Region Basel steht selbstverständlich das Herzstück im Fokus.

Aggloprogramm

Die zweite Möglichkeit zur Finanzierung grenzüberschreitender Verkehrsinfrastrukturen bietet das Agglomerationsprogramm des Bundes. Dies ist in erster Linie ein nationales Infrastrukturprogramm zur Verbesserung des Verkehrs speziell in Agglomerationen wie derjenigen rund um Basel. Diese Programme weisen Parallelen zu den Ausbauschritten von FABI auf. Der Unterschied besteht darin, dass bei FABI der Bund die komplette Finanzierung übernimmt, während er über das Agglomerationsprogramm die Kantone mit circa einem Drittel der Gesamtprojektkosten unterstützt. Es werden aber auch hier Pakete mit Projekten geschnürt und alle vier Jahre durch die Bundesversammlung beschlossen. Grenzüberschreitende Investitionen im Rahmen der Agglomerationsprogramme sind bereits erprobt und beispielsweise mit der Erweiterung der Tramlinie 8 der Basler Verkehrsbetriebe nach Weil am Rhein angewendet worden. Als nächstes steht die dritte Generation des Agglomerationsprogramms an, das für die Jahre 2019 – 2022 ein Investitions-

volumen von rund CHF 720 Mio für die Planungsregion von Agglo Basel vorsieht.

Regionale Herausforderung

Die Schweiz ist also gut aufgestellt. Sie verfügt über Möglichkeiten, grenzüberschreitende Infrastrukturen zu planen und mitzufinanzieren. Dennoch kommen gemeinsame Projekte mit anderen Ländern oft nur schleppend voran. Die grosse Herausforderung liegt darin, die Finanzierung eines Projekts mit Frankreich und/oder Deutschland zu koordinieren und innert nützlicher Frist die Mittel von allen Partnern wirklich verfügbar zu haben, so dass die Umsetzung effizient an die Hand genommen werden kann. Die unterschiedlichen Finanzierungsmodalitäten machen uns aber langsam und sind aufwändig zu koordinieren. Stellen wir uns als Region nicht auch bei den Fragen der Finanzierung richtig auf, werden andere Regionen in Bern an uns vorbei ziehen, weil sie schneller und einheitlicher auftreten können und damit den Verteilungskampf um die knappen Mittel gewinnen werden.

Was heisst dies nun für die Frage der Finanzierung von grenzüberschreitenden Schienenprojekten?

1. Wir sind davon überzeugt, dass wir für Finanzierungsfragen einen Koordinator benötigen. Dieser muss die Finanzierung in den jeweiligen Ländern so steuern, dass die Mittel zum richtigen Zeitpunkt in der richtigen Höhe zur Verfügung stehen. Er erstellt einen Plan, was konkret auf der Zeitachse zu tun ist. Die Koordination kann auch aus einer Steuerungsgruppe mit Vertretern aus Frankreich, Deutschland und der Schweiz wahrgenommen werden.
2. Damit wir uns als Region Basel im Verteilungskampf um die knappen Mittel in Bern gut positionieren können, gilt es zu prüfen, ob eine Vorfinanzierung durch die Kantone beziehungsweise die Gebietskörperschaften nicht zielführend sein kann. Im Fall der Durchmesserlinie Herzstück teilen wir die Auffassung der Regierung Basel-Stadt und unterstützen eine Vorfinanzierung.

Schliesslich, ganz frei gedacht: Mit einem trinationalen Fonds könnten sämtliche Grenzhürden überwunden werden. Aber fangen wir einmal mit Punkt 1 und 2 an.

Entscheidende Verkehrsprojekte für unsere Region



Jasmin Fürstenberger
Stv. Leiterin Kommunikation,
Bau- und Verkehrsdepartement des
Kantons Basel-Stadt

Basel liegt nicht nur im Herzen Europas, sondern auch zentral an der Nordsüdachse des Personen- und Güterverkehrs. In der Agglomeration Basel leben rund eine Million Menschen. Das richtige Mass zwischen Mobilitätsbedürfnissen und Verkehrsangebot zu finden, ist gerade in diesem intensiv genutzten Raum eine zentrale Herausforderung. Damit der Verkehr auch in Zukunft rollt – sei dies auf der Strasse oder Schiene – gilt es Netzlücken zu schliessen und Engpässe zu beseitigen. Um die sehr gute Erreichbarkeit Basels weiterhin sicherzustellen, müssen wir über Grenzen hinweg zusammenarbeiten und grossräumig denken.

In den vergangenen zehn Jahren wurden allein in der Stadt Basel rund 20'000 neue Arbeitsplätze geschaffen. Weil die Entwicklung des Wohnraums mit diesem Wachstum nicht Schritt halten konnte, hat die Zahl der Pendler nach Basel deutlich zugenommen: Heute kommen jeden Tag rund 13'000 Personen mehr als noch vor

zehn Jahre nach Basel zur Arbeit. Täglich kommen über 90'000 Menschen aus Deutschland und Frankreich in den Raum Basel. Entscheidend ist es – gerade auch im Pendlerverkehr – die Verkehrsarten schlau zu kombinieren und gute Umsteigebedingungen zu schaffen.

Für die Zukunft unserer Region sind gleich mehrere Verkehrsprojekte entscheidend. Der *Rheintunnel*, die neue Autobahnverbindung unter dem Rhein, wird die Osttangente substanziell entlasten. Der Autobahntunnel verknüpft den Anschluss Hagnau mit der Nordtangente und schafft so zusätzliche Strassenkapazität. Damit könnte die Stauproblematik markant entschärft werden. Für die beiden Regierungen Basel-Stadt und Basel-Landschaft hat die rasche Realisierung des Projekts Rheintunnel durch den Bund oberste Priorität, da alle anderen Autobahnprojekte in der Region auf eine hinreichende Kapazität der Stammlinie angewiesen sind.

Ebenso von grosser Bedeutung für unsere Region ist der Ausbau der *S-Bahn Basel* als Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs in der trinationalen Agglomeration. Mit neuen Durchmesserlinien können neue Direktverbindungen im ¼-Stundentakt quer durch die Region geschaffen werden. Basis hierfür bildet das Herzstück. Es verbindet die trinationalen S-Bahnen im Raum

Basel zu einem zukunftsfähigen System und ermöglicht so einen Quantensprung im regionalen ÖV. Eine leistungsstarke trinationale S-Bahn entlastet die Strassen, erhöht die Attraktivität der Region als Arbeits- und Lebensraum und trägt zur Entflechtung des Regional-, Fern- und Güterverkehrs bei. Die trinationale S-Bahn Basel liefert nicht nur einen entscheidenden Impuls für die Entwicklung der Region, sondern leistet auch auf nationaler Ebene einen wichtigen Beitrag zu einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur und einem prosperierenden Wirtschaftsraum.

Für den Güterverkehr ist der *trimodale Containerterminal Basel Nord* matchentscheidend, um den wachsenden Containerumschlag effizient abwickeln zu können. Der Logistikhub im Basler Hafen kombiniert die Verkehrsträger Wasser, Schiene und Strasse. 2022 soll die letzte Bauphase abgeschlossen sein und die trimodale Logistikkreisscheibe in Betrieb gehen.

Diese Verkehrsprojekte werden zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts und zur Lebensqualität unserer Region entscheidend beitragen. Aber nur gemeinsam – über Kantons- und Landesgrenzen hinweg – werden wir die künftigen Herausforderungen im Verkehr meistern.

IMPRESSUM Nummer 2/2016, erscheint viermal jährlich.

HERAUSGEBER: Handelskammer beider Basel (info@hkbb.ch), Advokatenkammer Basel, Basellandschaftlicher Anwaltsverband (sekretariat@advokaturambahnhof.ch) grosszügig unterstützt von der Jubiläumstiftung La Roche & Co (jubilaestiftung@larochebanquiers.ch)

REDAKTION: Beatrice Abt, Dr. Philip R. Baumann, lic. iur. Roman Felix, Dr. iur. Alexander Filli, Dr. iur. Urs D. Gloor, lic. phil. I Natalia Chtanova,

MLaw Andrea Tarnutzer-Münch, lic. phil. I Roger Thiriet

LAYOUT: Elmar Wozilka, Handelskammer beider Basel, Druck: bc medien ag, Münchenstein

ADRESSE: «tribune», St. Jakobs-Strasse 25, Postfach, 4010 Basel, Telefon: +41 61 270 60 31 Telefax: +41 61 270 60 05 E-mail: tribune@hkbb.ch

«tribune» ist eine offizielle Publikation der herausgebenden Organisationen für deren Mitglieder.

Der Abonnementspreis ist im Mitgliederbeitrag inbegriffen. Für Nichtmitglieder kostet das Jahresabonnement CHF 20.–

AZB

CH-4010 Basel
P.P. / Journal

tribune