



Rathaus, Marktplatz 9  
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62  
Fax: +41 61 267 85 72  
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch  
www.regierungsrat.bs.ch

Bundesrätin Simonetta Sommaruga  
Vorsteherin Eidgenössisches Departement  
für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommuni-  
kation UVEK  
3000 Bern 65

Per Mail an:  
[konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)

Basel, 20. September 2022

## **Regierungsratsbeschluss vom 20. September 2022**

### **Vernehmlassung zur Vorlage Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen und zur Perspektive BAHN 2050: Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 22. Juni 2022 haben Sie uns den Bericht zum Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur und zur Perspektive BAHN 2050 zur Vernehmlassung zukommen lassen. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt dankt Ihnen für die Gelegenheit, zur Vorlage Stellung nehmen zu können. Er lässt Ihnen nachstehend seine grundsätzliche Einschätzung, Antworten auf die gestellten Fragen und konkrete Anträge zukommen.

## **1. Grundsätzliche Einschätzung**

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt kann die Ausführungen im Standbericht zu den Ausbauprogrammen der Eisenbahninfrastruktur grundsätzlich nachvollziehen. Allerdings ist er überrascht und besorgt über die neusten Erkenntnisse, wonach sich die geplanten Bahninfrastruktur-Massnahmen nicht im definierten Zeitrahmen realisieren lassen. Diese Entwicklung erstaunt insbesondere deshalb, weil dem gesamten Planungsprozess im Evaluationsbericht zum Ausbauschritt 2035 (AS 2035) vom 17. Februar 2021 noch durchwegs gute Noten ausgestellt wurden.

Die nun notwendigen Anpassungen am Planungsprozess zum AS 2035 nimmt der Regierungsrat mit grosser Besorgnis zur Kenntnis. Die Diskrepanzen zwischen dem Angebotskonzept 2035 (AK 2035) und den baulichen Massnahmen, die die Bundesversammlung im Juni 2019 beschlossen hatte, bedingen nachvollziehbarerweise einen Zwischenhalt und entsprechende Korrekturmassnahmen, um weitere Unzulänglichkeiten mit gravierenden Auswirkungen für die Bahnkundinnen und -kunden abzuwenden.

Der Planungsprozess zum AS 2035 war für alle Beteiligten ein Lernprozess. Speziell die Kantone, die für die Angebotsplanung im Regionalen Personenverkehr zuständig sind und sich zu diesem Zweck in Planungsregionen organisiert haben, konnten neue Erfahrungen sammeln. Dass nicht alles von Beginn weg reibungslos funktionierte, liegt auf der Hand. Dies betrifft insbe-

sondere den Umgang mit Grossprojekten. Deren Eigenschaften in der Planung und zeitliche Unsicherheiten in der Umsetzung wurden offenbar unterschätzt. Obwohl für Grossprojekte erst Grobkostenschätzungen auf Stufe Vorstudien vorlagen und damit gesicherte Angaben noch weitgehend fehlten, wurden sie genau gleich wie andere Infrastrukturmassnahmen (z.B. Doppelspurausbauten, Ausbau von Publikumsanlagen in Bahnhöfen oder Bau neuer S-Bahn-Haltestellen) behandelt und in den Bundesbeschluss zum AS 2035 aufgenommen. Dabei wurden sie zu wenig auf bereits beschlossene Infrastrukturmassnahmen im AS 2025 und im Programm ZEB (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) sowie auf den notwendigen laufenden Substanzunterhalt abgestimmt. Die Folge daraus wäre eine Kumulation von Baustellen gewesen, die sich letztlich erheblich auf den Bahnbetrieb und vor allem auch auf die Bedürfnisse der Kundschaft ausgewirkt hätte. Dies wird im vorliegenden Erläuternden Bericht eingeräumt.

Die in der Perspektive BAHN 2050 festgehaltenen Leitsätze begrüsst der Regierungsrat ausdrücklich.

## 2. Beantwortung der Fragen

### 1) Stand der Ausbauprogramme für die Bahninfrastruktur mit Änderungen an den Bundesbeschlüssen

- a) *STEP AS 2035: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschriffs 2035 mit den damit verbundenen Änderungen des Bundesbeschlusses über den Ausbauschriff 2035 der Eisenbahninfrastruktur und mit der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschriff 2035 der Eisenbahninfrastruktur um 980 Millionen Franken?*

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt kann sich in Anbetracht der neusten Erkenntnisse zum Planungsprozess dem Vorschlag anschliessen, dass die Umsetzung des AK 2035 zeitlich erstreckt wird. Er verweist in diesem Zusammenhang insbesondere auf seine Ausführungen im vorangehenden Kapitel "Grundsätzliche Einschätzung". Jedoch darf dies nicht bedeuten, bereits auch die Kosten bei einzelnen Projekten herunterzufahren oder sogar einige davon zu streichen. Es soll der Grundsatz der rollenden Planung gelten. In jedem Fall ist den Grossprojekten in der geplanten Botschaft 2026 zum AS 2035 und in denjenigen für die nächsten Ausbauschriffe besondere Bedeutung beizumessen. Zu diesem Zweck sind auch für die kommenden Ausbauschriffe ausreichend Mittel für Projektierungen bereitzustellen.

In der Summe von 980 Millionen Franken, die für die Erhöhung des Verpflichtungskredits beantragt werden sollen, sind 500 Millionen für den Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels (LBT) vorgesehen. Dafür sprechen viele Gründe. Als Mitglied des Lötschberg-Komitees stimmt der Kanton Basel-Stadt dem Vollausbau zu.

- b) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2035?*

Noch Anfang Mai dieses Jahres kommunizierten Vertreter des Bundesamts für Verkehr BAV im Lenkungsausschuss der Planungsregion Nordwestschweiz, dass im STEP AS 2035 keine neuen Massnahmen vorgesehen seien und auch keine zusätzlichen finanziellen Mittel beschlossen würden. Mit der Aufnahme des Vollaubaus des Lötschberg-Basistunnels wird von diesem Grundsatz abgewichen. Dies hat die Nordwestschweizerische Konferenz der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV NWCH) veranlasst, ebenfalls zusätzliche Massnahmen zu verlangen, die im Bundesbeschluss zum AS 2035 fehlen. (Es sei auf das Schreiben der KöV NWCH vom 30. Mai 2022 an den Direktor des BAV verwiesen.)

Der Kanton Basel-Stadt unterstützt diese Forderungen nach wie vor und fordert insbesondere die Aufnahme folgender Massnahmen in den STEP AS 2035:

- **S-Bahn-Haltestelle Allschwil-Morgartenring** (heutiger Arbeitstitel)

Im AK 2035 ist auf der Strecke Basel-Mulhouse ein deutlicher Angebotsausbau vorgesehen: die Anbindung des EuroAirport, Taktverdichtungen und neue grenzüberschreitende Durchmesserlinien der trinationalen S-Bahn Basel. An dieser Strecke befindet sich ebenfalls die neue Haltestelle Allschwil-Morgartenring, die im AS 2035 unter dem Namen Basel Morgartenring geprüft und überaus positiv bewertet wurde. Aus diesem Grund floss sie als «Schienenanschluss EuroAirport inkl. Haltestelle Basel Morgartenring» ebenfalls in die Entwürfe des AK 2035 ein. Erst nach Verabschiedung des Bundesbeschlusses zum AS 2035 am 21. Juni 2019 wurde die Haltestelle ersatzlos aus dem AK 2035 entfernt.

Der Bundesbeschluss zum AS 2035 erwähnt die grenzüberschreitenden Massnahmen – darunter die Bahnanbindung EuroAirport – nicht mehr einzeln, sondern nur zusammengefasst in Art. 1 Abs. 2 lit. e «Bundesbeitrag zur Finanzierung von grenzüberschreitenden Massnahmen». Ob es sich bei der Haltestelle Morgartenring – zwar in der Schweiz gelegen, aber im AK 2035 als Teil der in Frankreich gelegenen Bahnanbindung EuroAirport bezeichnet – um eine grenzüberschreitende Massnahme handelt, ist im Bundesbeschluss zum AS 2035 nicht geregelt. Die Nordwestschweizer Kantone verfolgen weiterhin das Ziel, die grenzüberschreitenden Durchmesserlinien der trinationalen S-Bahn sowie die Haltestelle Allschwil-Morgartenring 2030 in Betrieb zu nehmen. Die Kantone haben mit SBB Personenverkehr eine entsprechende Rollmaterialbeschaffung aufgegleist. Für die Haltestelle Allschwil-Morgartenring hat das BAV bei den SBB eine Vorstudie erstellen lassen. Für die weitere Projektierung stellt sich das BAV nun jedoch auf den Standpunkt, dass in den beschlossenen Ausbausritten keine Bundesmittel vorhanden seien. Der Kanton Basel-Stadt führt dies auf die erwähnte, ungenaue Formulierung des Bundesbeschlusses zum AS 2035 zurück.

Um bis zur Klärung der weiteren Finanzierung keine Zeit zu verlieren, haben sich die Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt im Juni 2022 bereit erklärt, die Kosten für das Vor- und Bauprojekt zu übernehmen. Die Realisierung der Haltestelle auf den nächstmöglichen Zeitpunkt 2030 ist aus verschiedener Hinsicht dringend: Die Gemeinde Allschwil, mit rund 21'600 Personen die einwohnerstärkste im Kanton Basel-Landschaft, ist bis jetzt noch nicht an das Bahnnetz angeschlossen. Im Einzugsbereich der neuen Haltestelle befinden sich grosse Nachfrage- und Entwicklungsschwerpunkte von Basel West und Allschwil (z.B. Bachgraben). Die bestehenden und zunehmenden Erschliessungsdefizite können ohne S-Bahn-Haltestelle Allschwil-Morgartenring nicht gelöst werden. Der Knotenpunkt Morgartenring ist auch Bestandteil des Agglomerationsprogramms Basel (4. Generation) und soll mit der neuen S-Bahn-Haltestelle zu einer umfassenden ÖV-Drehscheibe ausgebaut werden. Neben der bereits erfolgten, überaus positiven Bewertung bei der Erarbeitung des AS 2035 erfüllt die Massnahme damit insbesondere auch das Bundesziel zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr gemäss der Perspektive BAHN 2050.

Analog dem Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels ist die S-Bahn-Haltestelle im Rahmen des kommenden Standberichts (Botschaft 2023) neu als einzelne Massnahme in den STEP AS 2035 aufzunehmen. Die Planungen der SBB zeigen, dass mit einem späteren Finanzierungsbeschluss, z.B. in einer darauffolgenden Botschaft, die Realisierung auf den Horizont 2030 nicht zu halten wäre. Damit könnte auch das Synergiepotenzial mit den Ausbauarbeiten der SBB-Strecke zum 4-Meter-Korridor nicht genutzt werden. Dieses besteht einerseits in Kostenersparnissen, andererseits auch in einer Reduktion der Dauer der Betriebseinschränkungen.

**Antrag:**

**Die neue Haltestelle Allschwil-Morgartenring ist als Massnahme in den AS 2035 aufzunehmen. Der entsprechende Verpflichtungskredit ist dazu um weitere 15 Millionen Franken zu erhöhen, oder die Mittel sind über die bereits im AS 2035 enthaltene Position von 200 Mio. Franken für grenzüberschreitende Massnahmen bereitzustellen.**

**Synergien aus einer gemeinsamen Realisierung mit dem 4-Meter-Korridor auf der Elsäs-  
serbahn sind bestmöglich auszunutzen.**

- **Überprüfung Umfang bereits genehmigter Mittel für Projektierungen**

Es ist sicherzustellen, dass die mit dem Bundesbeschluss zum AS 2035 (Art. 1 Abs. 2 lit. h - i) genehmigten Projektierungsmittel ausreichend bemessen sind, um die Grossprojekte «Kapazitätsausbau Knoten Basel» und «Kapazitätsausbau Knoten Luzern» bis zu den nächsten Botschaften (2026 resp. 2030) in Bezug auf Inhalt und Kosten zur Beschlussreife zu bringen.

**Antrag:**

**Für den AS 2035 sind ausreichend Mittel für Projektierungen bereitzustellen.**

*c) STEP AS 2025: Unterstützen Sie die Anpassungen des Ausbauschriffs 2025 mit der damit verbundenen Änderung des Bundesbeschlusses über den Ausbauschriff 2025 und der Erhöhung des Verpflichtungskredits zum Ausbauschriff 2025 der Eisenbahninfrastruktur um 330 Millionen Franken?*

- **Entflechtung Pratteln**

Den Ersatz der Entflechtung Pratteln durch leistungssteigernde Massnahmen lehnen wir entschieden ab. Einer vorgezogenen Umsetzung der Leistungssteigerung, im Sinne einer ersten Etappe, stimmen wir zu. Die Beibehaltung der Entflechtung Pratteln im STEP ist allein deshalb notwendig, weil sie in den Planungen des BAV<sup>1</sup> erneut als alternativloses Element für die Weiterentwicklung des Knotens Basels bestätigt wurde.

Ohne Entflechtung entwickelt sich Pratteln zum fahrplandimensionierenden Flaschenhals. Jede weitere Anpassung der schweizerischen bzw. trinationalen Fahrplanstrukturen, wie sie nun mit der Überarbeitung des AK 2035 notwendig wird und sich periodisch wiederholen wird, führt möglicherweise wieder zur Notwendigkeit einer Entflechtung in Pratteln. Dies sogar dann, wenn im Raum Pratteln keine Angebotssteigerung erfolgt. Auch könnte die Entflechtung Pratteln dereinst als Massnahme zur Sicherung der Fahrplanstabilität und zusätzlicher Redundanzen nicht nur der Region Nordwestschweiz, sondern auch weiten Teilen der Schweiz dienen. Spätestens jedoch dann, wenn die beabsichtigten Angebotsausbauten, für welche im AS 2025 und im AS 2035 Planungsmittel eingestellt sind, umgesetzt werden, ist die Entflechtung erforderlich: Neuer Juradurchstich und Kapazitätssteigerung Knoten Basel (Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel).

Der Verzicht auf die Entflechtung widerspricht der Logik des STEP, das als rollende Planung über mehrere Ausbauschriffe ausgelegt ist. Aus diesen Gründen erwarten wir, dass der mit dem AS 2025 beschlossene Kapazitätsausbau in Pratteln mit der Entflechtung weiterhin gültig bleibt und zum notwendigen Zeitpunkt umgesetzt wird. Auch wenn die Massnahme in der Umsetzung vorläufig sistiert bleiben sollte, ist auf deren Streichung aus dem Bundesbeschluss AS 2025 zu verzichten. Bei der Anpassung des Verpflichtungskredits darf entsprechend keine Kostenersparnis durch den Ersatz der Entflechtung Pratteln enthalten sein. Gegebenenfalls ist der Verpflichtungskredit zusätzlich um diesen Betrag zu erhöhen.

---

<sup>1</sup> vgl. Schlussbericht zum 5-Punkte-Plan zur Konfiguration Knoten Basel vom 25. Mai 2022 und Erläuternder Bericht, S. 76 unter der Rubrik i.

**Antrag:**

**Auf die Streichung der Entflechtung Pratteln ist zu verzichten. Im Bundesbeschluss vom 21. Juni 2013 über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur ist Art. 1 Abs. 2 Bst. e in der ursprünglichen Form zu belassen.**

**Der Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für den AS 2025 für die Eisenbahninfrastruktur ist im Umfang von 506 Millionen Franken, die aus den Mehrkosten diverser Projekte resultieren, auf 7,236 Milliarden Franken zu erhöhen.**

d) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen des STEP AS 2025?*

Nein.

e) *ZEB: Unterstützen Sie die Anpassung des Gesamtkredits für die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur mit der Reduktion um 590 Millionen Franken?*

Einer Anpassung des Gesamtkredits kann der Regierungsrat zustimmen.

f) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Stand und Anpassungen von ZEB?*

Nein.

g) *Haben Sie Bemerkungen zu den übrigen Ausbauprogrammen für die Bahninfrastruktur?*

• **4-Meter-Korridor** Landesgrenze - Basel St. Johann – Basel SBB (Elsässerbahn)<sup>2</sup>

Zwecks Sicherstellung der Leistungsfähigkeit auf den nördlichen NEAT-Zulaufstrecken und eines redundanten Systems ist auch die linksrheinische Strecke (via Frankreich) für den Kanton Basel-Stadt von Bedeutung. Nach der Tunnel-Havarie in Rastatt und dem damit verbundenen siebenwöchigen Unterbruch der rechtsrheinischen Strecke vor fünf Jahren ist eine Möglichkeit zur Umleitung des Bahnverkehrs heute wichtiger denn je. Deshalb begrüsst der Regierungsrat den 4-Meter-Korridor auch auf der Elsässerbahn.

**Antrag:**

**Der 4-Meter-Korridor auf der Strecke Basel St. Johann – Basel SBB ist nach Abschluss des Vorprojekts ins Programm Vier-Meter-Korridor und als bezeichnete Strecke in Art. 2 Abs. 2 des 4-Meter-Korridor-Gesetzes vom 13. Dezember 2013 aufzunehmen.**

## 2) Perspektive BAHN 2050

a) *Sind Sie damit einverstanden, dass abgeleitet aus den nationalen Grundlagen und Bundesstrategien, der Fokus der Perspektive BAHN 2050 auf der Verkehrsverlagerung auf die Bahn liegt?*

Ja. Die Schiene soll ihre Vorteile gegenüber der Strasse dort ausnutzen, wo eine grosse Verkehrsnachfrage vorhanden ist. Dies ist beim Personenverkehr vor allem in den dicht besiedelten Agglomerationen und im Verkehr zwischen den grossen Agglomerationen der Fall. Indem die Bahn Teil der Gesamtmobilität ist, müssen parallel zur Schiene auch die anderen Verkehrsträger mit einer Perspektive 2050 weiterentwickelt werden. Insbesondere beim Strassenverkehr sind auch Veränderungen und Trends im Gange (Dekarbonisierung, Elektrifizierung, Einbezug der

<sup>2</sup> vgl. Erläuternder Bericht, Kap. 2.1.3., Seite 18

Strassenfahrzeuge zur Stabilisierung der Elektrizitätsnetze/-versorgung), die sich bis 2050 weiterentwickeln und somit auch einen Teil zur Erreichung der Umwelt- und Klimaziele beitragen dürften. Doch gerade bei grosser Nachfrage wird die Strasse ihren Nachteil gegenüber der Bahn bezüglich Flächenverbrauchs nicht wettmachen können, so dass eine Verkehrsverlagerung unumgänglich sein wird.

In jedem Fall ist die Weiterentwicklung der Bahn mit den Zielsetzungen der Raumentwicklung abzustimmen. Dies setzt eine enge Zusammenarbeit zwischen ARE und BAV auf Bundesebene sowie mit den zuständigen kantonalen Fachstellen voraus.

*b) Sind Sie mit der Vision und den Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 einverstanden?*

Ja. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt unterstützt die Zielsetzung ausdrücklich.

*c) Sind Sie mit der gewählten Stossrichtung "Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen" einverstanden?*

Beim Personenverkehr sind wir mit der Stossrichtung vollständig einverstanden; beim Güterverkehr dagegen haben wir einzelne Vorbehalte.

- **Personenverkehr**

Für eine Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen im Agglomerations- und Regionalverkehr, inklusive Grenzregionen, spricht vor allem, dass auch in der Raumplanung die Siedlungsentwicklung nach innen und die Verdichtung bestehender Siedlungsräume forciert wird. Damit wird auch die Verkehrszunahme in meist urbane Regionen und Agglomerationen verlagert, in denen der öffentliche Verkehr generell seine Stärken ausspielen kann. Dies gilt insbesondere auch für die trinationale Agglomeration Basel. Hier liegt ein grosses Potenzial zur Verbesserung des Modal Splits insbesondere im grenzüberschreitenden Berufs- und Freizeitverkehr. Die Planungen zur Verbesserung des Angebots der trinationalen S-Bahn sowie zu der hierfür benötigten Infrastruktur laufen genau in diese Richtung.

Weiteres Entwicklungspotenzial sehen wir aber auch im Internationalen Personenverkehr (IPV). Der IPV ist auf Distanzen von 300 bis 500 Kilometern gegenüber dem Strassen- und Luftverkehr konkurrenzfähig.

- **Güterverkehr**

Dem Grundsatz, wonach es im Binnengüterverkehr den Zugang zur Bahn über intermodale Umschlagsplattformen und City-Logistik-Anlagen zu verbessern gilt, stimmen wir vollständig zu. Bevor allerdings für den Schienengüterverkehr gezielt Massnahmen für den Bau neuer Anlagen und zur Trassensicherung auf dem Bahnnetz in Betracht gezogen werden, gilt es in jedem Fall, die heutigen Strukturen und Abläufe über kurze und mittlere Distanzen vertieft zu überprüfen und an die veränderten Marktbedingungen anzupassen. Dabei sind zur Sicherstellung der Transportketten in der Fläche auch kombinierte Modelle mit dem Strassengüterverkehr zu berücksichtigen. Vor allem sind die technischen Innovationen, insbesondere in der Digitalisierung und der Dekarbonisierung gezielt voranzutreiben. Dies gilt speziell für den Einzelwagenladungsverkehr, in dem unseres Erachtens noch erhebliches Rationalisierungspotenzial besteht. Dabei beziehen wir uns auf den Bericht des Bundesrates «Zukünftige Ausrichtung des Schienengüterverkehrs in der Fläche» vom 30. März 2022. Die darin gemachten grundsätzlichen Überlegungen teilen wir.

*d) Wenn nein, was schlagen Sie vor?*

---

e) *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Perspektive BAHN 2050?*

Die Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 müssen speziell auch in die wirtschaftliche Bewertung von Vorhaben einfließen. Nur so wird es möglich sein, dass Projekte, welche die Anforderungen in hohem Mass erfüllen, entsprechend bevorzugt werden. Voraussetzung dafür ist, dass die für die Bewertung von Einzelvorhaben angewandte Methodik nach NIBA (Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte) angepasst wird. Insbesondere sind die mit den Zielsetzungen angestrebten raumplanerischen Wirkungen (Siedlungsentwicklung nach innen, Verdichtung, Anbindung «intermediärer Siedlungsräume») mit angemessener Gewichtung zu berücksichtigen. Vorzugsweise sind dabei auch die positiven volkswirtschaftlichen Effekte aus der Raumplanung bzw. die Agglomerationseffekte zu monetarisieren. Die Wirkungen anderer wichtiger Indikatoren wie etwa Reisezeitgewinne, aber auch der Überlastabbau sind entsprechend zu relativieren.

**Antrag:**

**Die NIBA-Methodik ist für die Bewertung künftiger Vorhaben dahingehend weiterzuentwickeln, dass sie die Zielsetzungen der Perspektive BAHN 2050 adäquat berücksichtigt.**

**3) Vorgehen für die nächsten Ausbauschritte**

- a) *Wie beurteilen Sie das Vorgehen für den nächsten Ausbauschritt (Botschaft in 2026), mit einem verkürzten Verfahren das Angebotskonzept 2035 zu überprüfen, zu aktualisieren und punktuell weiterzuentwickeln?*

Um die Situation zu entspannen, ist das vorgeschlagene Vorgehen für den Kanton Basel-Stadt nachvollziehbar. Er erwartet jedoch, dass die Gründe, die zu diesem Zwischenschritt geführt haben, aufgearbeitet und in der für 2026 geplanten Botschaft zum AS 2035 dargelegt werden. Nur auf einer solchen Grundlage wird es möglich sein, für die folgenden Ausbauschritte zuverlässige Angebote konzipieren zu können. Zusammen mit dem überarbeiteten AK 2035 sind entsprechende Änderungsanträge zum bestehenden bzw. revidierten Bundesbeschluss vorzulegen.

- b) *Wie beurteilen Sie die mögliche Ergänzung des nächsten Ausbauschritts (Botschaft in 2026) mit ersten Etappen von Massnahmen gemäss Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 (Art. 1 Abs. 3)? Sowie dass für deren Prüfung bereits die Perspektive BAHN 2050 berücksichtigt wird?*

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt begrüsst sowohl Ergänzungen des nächsten Ausbauschrittes in der Botschaft 2026 wie auch deren Ausrichtung an der Perspektive BAHN 2050 ausdrücklich.

Er erwartet, dass in der Botschaft 2026 genügend Mittel für die Projektierung und für notwendige Investitionen zur Verbesserung der Umsetzung schon beschlossener Angebote sowie für geplante, aber noch nicht beschlossene Angebotsverbesserungen bereitgestellt werden. Vor allem mit einer Anpassung und Erweiterung von bestehenden Anlagen können ausreichend räumliche und betriebliche Kapazitäten geschaffen werden, um anschliessend unter laufendem Betrieb die eigentlichen Massnahmen für Grossprojekte umsetzen zu können. Beispielsweise zeigt der Schlussbericht zur Konfiguration Knoten Basel auf, dass für die Produktion des AK 2035 – noch vor einem allfälligen Tiefbahnhof im Bahnhof Basel SBB und dem Herzstück der trinationalen S-Bahn – weitere Infrastrukturmassnahmen notwendig sind, u.a. zusätzliche Auszugsgleise im Westkopf und Service- und Abstellanlagen im Bereich des Güterbahnhofs Wolf.

c) *Wie beurteilen Sie das Vorgehen, dass mit der Erarbeitung des übernächsten Ausbauschnitts (Botschaft in 2030) ein umfassender Planungsprozess gemäss KPFV Art. 16 durchgeführt wird, der sich an der Perspektive BAHN 2050 ausrichtet?*

Aufgrund der momentanen Lage ist festzustellen, dass mit der Botschaft 2026 kein nächster Ausbauschnitt, sondern ein bisher nicht geplanter Zwischenschritt notwendig ist. Deshalb ist es unvermeidlich, dass erst mit der Botschaft 2030 über einen nächsten, umfassenden Ausbauschnitt entschieden werden kann.

Auch in diesem Zusammenhang begrüssen wir eine Ausrichtung auf die Perspektive BAHN 2050. Dabei spielt aus unserer Sicht die aus den Zielsetzungen abgeleitete Fokussierung auf den Nahverkehr in Agglomerationen mit einem vergleichsweise hohen Potenzial eine entscheidende Rolle zur Verbesserung des Modal Split. Damit wären vor allem auch im grenzüberschreitenden Verkehr in der Region Basel die raumplanerischen Vorgaben für eine günstige Siedlungsentwicklung erfüllt.

d) *Haben Sie weitere Bemerkungen zum Vorgehen für die nächsten Ausbauschnitte?*

Die Erfahrungen bei den bisherigen Ausbauschnitten haben gezeigt, dass der Vierjahres-Rhythmus zu kurz ist, um die jeweiligen Planungsprozesse hintereinander abzuarbeiten und zuverlässige Angebotskonzepte zu erstellen. Es reicht, dass sich eine zentrale Massnahme verzögert und damit den ganzen Planungsprozess erheblich beeinträchtigt. Dieser ist deshalb dahingehend zu optimieren, dass mit den Arbeiten zum übernächsten Ausbauschnitt bereits begonnen wird, solange der nächste noch in Planung ist (d.h. gleichzeitige Planung an zwei Zeithorizonten).

Die im Planungsprozess involvierten Partner sollten sich ausserdem zum Ziel setzen, auf der Grundlage von Perspektiven BAHN 2050 ein langfristiges Angebotskonzept (Zielbild oder «Leuchtturm») zu erarbeiten. Beispielsweise wurde den Studien zur Konfiguration Knoten Basel ein Zeithorizont «Übermorgen» zugrunde gelegt und bereits einer fahrplantechnischen Testplanung unterzogen. Damit konnte der Infrastrukturbedarf in der Nordwestschweiz und auch im grenznahen Ausland ermittelt und für fast alle Varianten bestätigt werden. Das Angebots-Zielbild ist auf die jeweiligen Ausbauschnitte herunterzubrechen und im Sinne einer rollenden Planung jeweils periodisch zu überprüfen. In diesem Zusammenhang wären gewisse Projekte allenfalls neu zu definieren und priorisieren sowie bei später nachgewiesenem Bedarf zu reaktivieren. Umgekehrt soll der sogenannte Überholmechanismus gemäss Art. 1 Abs. 4 Bundesbeschluss zum AS 2035 greifen.

Eine solche Vorgehensweise hat infrastrukturseitig Auswirkungen auf Grossprojekte. Diese lassen sich allein vom Zeitablauf her gesehen nicht in einem Ausbauschnitt finanzieren. Zum Vergleich: auch Bahn 2000 und NEAT wären aus heutiger Sicht in mindestens zwei bzw. fünf Ausbauschnitten realisiert worden. Allein wegen des langen Vorlaufs in der Planung und Projektierung sind Grossprojekte sinnvollerweise zu etappieren und auf verschiedene Ausbauschnitte zu verteilen, so wie dies im Nationalstrassenbau seit längerem gehandhabt wird. Andernfalls würde in einem Ausbauschnitt ein unverhältnismässig hoher Anteil der finanziellen Mittel auf wenige Grossvorhaben entfallen, was politisch gesehen kaum mehrheitsfähig sein dürfte. Die Wirtschaftlichkeit hingegen müsste für das gesamte Projekt berechnet werden. Zusätzlich braucht es eine Sensitivitätsanalyse, so wie diese bereits im AS 2035 vorgenommen worden ist.

Aus diesen Gründen erwartet der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, dass die Fachstellen des BAV, die ab nächstem Jahr die Planungsgrundlagen für die nächsten Ausbauschnitte ausarbeiten, die genannten Fakten gebührend berücksichtigen. Gegebenenfalls müssten für die kommenden Planungsprozesse auch die personellen Ressourcen in den zuständigen Sektionen des BAV aufgestockt werden.

#### 4) Weitere Bemerkungen

a) *Haben Sie weitere Bemerkungen zur Vernehmlassungsvorlage?*

Nein.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen stehen Ihnen gerne vom Amt für Mobilität die Herren Benno Jurt, [benno.jurt@bs.ch](mailto:benno.jurt@bs.ch), Tel. 061 267 92 22, und Wolfgang Fleischer, [wolfgang.fleischer@bs.ch](mailto:wolfgang.fleischer@bs.ch), Tel. 061 267 85 55, zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin