

DEUTSCH-FRANZÖSISCH-  
SCHWEIZERISCHE  
OBERRHEINKONFERENZ



CONFERENCE  
FRANCO-GERMANO-SUISSE  
DU RHIN SUPERIEUR



Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK  
Frau Doris Leuthard  
Bundespräsidentin  
Kochergasse 6  
CH-3003 Bern

Strassburg, 1. Dezember 2017

## **Vernehmlassung zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35)**

### **Unterstützungsschreiben des Oberrheinrats und der Deutsch-französisch-schweizerischen Oberrheinkonferenz**

Sehr geehrte Frau Bundespräsidentin Leuthard

Die deutsch-französisch-schweizerischen Gremien der Oberrheinregion, Oberrheinrat und Oberrheinkonferenz haben erfreut den Entwurf der Botschaft zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 (FABI/STEP AS 2030/35) zur Kenntnis genommen. Wir bedanken uns für die Möglichkeit, eine Stellungnahme abgeben zu können.

Ende 2014 wurde gemeinsam von den Bestellbehörden auf Schweizer, deutscher und französischer Seite (Kantone Aargau, Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Jura und Solothurn, damalige Région Alsace und Land Baden-Württemberg) das trinationale erarbeitete und beschlossene Angebotskonzept zum Ausbau der S-Bahn Basel für den Horizont 2030 beim Bundesamt für Verkehr eingegeben.

Die trinationalen Gremien des Oberrheins begrüßen daher sehr, dass der Botschaftsentwurf den überfälligen Ausbau der S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs in der trinationalen Agglomeration Basel anerkennt und der Bundesrat die zweite Variante mit 11.5 Mrd. CHF bevorzugt. Mit diesem Ausbauschnitt kann sichergestellt werden, dass zentrale Massnahmen in Richtung Angebotskonzept 2030 der trinationalen S-Bahn Basel umgesetzt werden können.

Wir sind sehr erfreut, dass der Bundesrat die Wichtigkeit von grenzüberschreitenden Schienenangeboten in der Agglomeration Basel anerkennt und Beiträge für die Anbindung des EuroAirports, für die Elektrifizierung der Hoahrheinstrecke sowie für den Ausbau der S-Bahn Strecke zwischen Basel Badischer Bahnhof und Lörrach (4 Züge pro Stunde und Richtung) zu leisten bereit ist. Mit dem vorgeschlagenen Infrastrukturausbau können auf dem Netz der trinationalen S-Bahn Basel wesentliche Angebotsverbesserungen erzielt und zunächst zwei Durchmesserlinien von Laufen (CH) zum EuroAirport und von Liestal (CH) nach Mulhouse (F) eingeführt werden. Zu unserem Bedauern wurde jedoch die Verdichtung der S-Bahn im Fricktal zum Viertelstundentakt nicht in den nächsten Ausbauschnitt aufgenommen. Aufgrund der hohen Auslastung der Strecke, insbesondere durch den Güterverkehr, sind die Verdichtungen auf der S-

Bahn nur mit bedeutenden Infrastrukturausbauten möglich. Das trinationale Angebotskonzept 2030 kann jedoch nur funktionieren, wenn auf allen Zulaufstrecken die darin enthaltenen Verdichtungen umgesetzt werden.

Um die Attraktivität des S-Bahn-Verkehrs weiter zu steigern, braucht es nicht nur neue Durchmesserlinien und dichtere Takte, sondern auch leistungsfähige Bahnhöfe. Die Oberrheingremien würdigen die im Ausbauschnitt 2035 vorgesehenen Anpassungen in den Bahnhöfen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof und erachten sie sowohl für den S-Bahn-Verkehr als auch für den Fern- und Güterverkehr als strategisch sehr wichtig. Der Fernverkehrshalt am Badischen Bahnhof sollte daher erhalten bleiben.

Die Einstufung des Herzstücks als direkte Durchmesserstrecke zwischen den drei Basler Bahnhöfen (Basel SBB, Basel St. Johann und Basel Badischer Bahnhof) als zweckmässig und dringlich begrüßen wir sehr. Mit grossem Erstaunen und Bedauern mussten wir jedoch die fehlende Verbindlichkeit in Hinblick auf die Finanzierung zur Kenntnis nehmen, auch wenn das Anliegen vom Bundesrat aufgenommen und eine Möglichkeit der Drittfinanzierung der Projektierung auf eigenes Risiko geschaffen wurde. Wir möchten daher erneut die Unverzichtbarkeit dieser Verbindung für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung der trinationalen Agglomeration Basel sowie der Kapazitäten auch für Fern- und Güterverkehr betonen, die sich auch in der guten Nutzenbewertung niederschlagen. Ohne das Herzstück können die vom Bund in die Zulaufstrecken investierten Mittel zudem nicht ihre optimale Wirkung entfalten. Aus unserer Sicht ist daher zwingend erforderlich, dass die Chance einer regionalen Vorfinanzierung durch eine verbindliche Zusage des Bundes zur Berücksichtigung des Herzstücks im nächsten Ausbauschnitt gestützt wird.

Im Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt 2025 i (Art. 1 Abs. 2) findet sich die Bestimmung, dass im jetzigen Ausbauschnitt 2030/35 die Studien und Planungen zur Prüfung eines neuen Juradurchstichs aufzunehmen sind. Dem wurde jedoch im jetzigen Botschaftsentwurf nicht gefolgt. Ein Ausbau des S-Bahn-Angebotes gemäss trinationalem Angebotskonzept 2030 setzt jedoch eine Prüfung der langfristig erforderlichen Kapazitäten für den Güterverkehr und den Personenverkehr voraus.

Die Zukunftsfähigkeit der deutsch-französisch-schweizerischen Agglomeration Basel hängt stark vom Erfolg der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ab. Das von allen zuständigen Bestellerbehörden aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz gemeinsam getragene Angebotskonzept 2030 der trinationalen S-Bahn Basel ist ein wichtiger Schritt in Richtung einer gemeinsamen Bestellerorganisation. In diesem Sinne bedanken wir uns beim Bundesrat für die Berücksichtigung der Anliegen und sichern unsere Unterstützung für die weiteren Vorhaben zu.

Freundliche Grüsse

Joshua Frey  
Mitglied des Landtags Baden-Württemberg  
Präsident des Oberrheinrates

Jean-Luc Marx  
Préfet de la région Grand Est  
Präsident der Oberrheinkonferenz