trireno
S-Bahn trinational

Stellungnahme der Trägerschaft der trinationalen S-Bahn Basel (trireno)

Vernehmlassung Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation zur Vorlage zur verkehrsträgerübergreifenden Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse: Verkehr ’45.

8. September 2026

Impressum

Geschäftsstelle Agglo Basel
Aufgabenbereich trireno

Emma Herwegh-Platz 2a
CH- 4410 Liestal
Tel.: +41 61 926 90 50
info@agglobasel.org
www.trireno.org

Gesamtverantwortung:
Dr. Patrick Leypoldt
Geschäftsführer Agglo Basel

Dr. Emanuel Barth
Leiter trireno

Dietmar Strobel
Projektleiter

Politische Steuerung:
Isaac Reber, Präsident trireno und Regierungsrat
Kanton Basel-Landschaft

Esther Keller, Vize-Präsidentin trireno und
Regierungsrätin
Kanton Basel-Stadt

Stephan Attiger, Regierungsrat
Kanton Aargau

Sandra Kolly, Regierungsrätin
Kanton Solothurn

Dr. Christian Schneider, Ministerialdirektor
Land Baden-Württemberg

Christèle Willer, Vice-Présidente du Conseil Régional
Région Grand Est

trireno
S-Bahn trinational

Die grenzüberschreitende Organisation trireno vereint die sechs regionalen Bestellbehörden der trinationalen S-Bahn Basel. Die Politische Steuerung von trireno dankt für die Möglichkeit, zum Entwurf der Botschaft 2027 betreffend Verkehr ‘45 der Stellung zu nehmen.

Die Gliederung der Stellungnahme folgt dem Fragenkatalog aus den Vernehmlassungsunterlagen und beschränkt sich auf die Abschnitte «Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage» und «Ausbau der Eisenbahninfrastruktur».

Grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage

1. Sind Sie mit der generellen Stossrichtung der Vorlage einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Es wird deutlich, dass der Inhalt der Vorlage nicht dem normalen Planungsprozess entspricht, sondern aufgrund einer ausserplanmässigen Priorisierung zusammengestellt wurde. Die Vernachlässigung der eingespielten Prozesse zur Herleitung der Ausbauschritte führt zu planerischen Defiziten. Für zukünftige Botschaften ist es wichtig, die bundesseitigen Zielsetzungen und Planungsgrundsätze verkehrsträgerübergreifend zu schärfen und die Massnahmen an der Bahninfrastruktur über ein Angebotskonzept herzuleiten.

2. Gibt es Aspekte, die Ihrer Ansicht nach unzureichend berücksichtigt wurden?

Bemerkungen:

Grundsätzlich ist der Vorschlag für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur angreifbar, da er fachlich ungenügend abgestützt ist. Insbesondere müsste gemäss Art. 48c Eisenbahngesetz (SR 742.101) dem Ausbauschritt ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Angebotskonzept zugrunde liegen.

Das Schlüsselprojekt für den langfristigen Angebotsausbau der trinationalen S-Bahn Basel, die Durchmesserlinie Basel, fehlt in den Bundesbeschlüssen. In Übereinstimmung mit den Eckwerten des Bundesrates zu Verkehr ’45 ist die feste Absicht des Bundesrates, eine erste Etappe im darauffolgenden Ausbauschritt (Botschaft 2031) zu finanzieren, auch in die aktuelle Vorlage zum Bundesbeschluss aufzunehmen.

Antrag:

➔ Die Durchmesserlinie Basel ist explizit in die Bundesbeschlüsse zur Botschaft 2027 aufzunehmen.

3. Sind Sie einverstanden mit der Bündelung von Strassen-, Schienen- und Agglomerationsverkehrsprojekten in einer Vorlage?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

trireno begrüsst das Vorhaben im Grundsatz. Der Bündelung der Vorlagen müsste allerdings eine noch stärkere Koordination bei der Erarbeitung der Vorlagen vorausgehen. Bisher ist diese nicht zu erkennen.

Eine nationale, verkehrsträgerübergreifende Langfristperspektive zu Verkehr und Mobilität wäre der koordinierten Erarbeitung zuträglich.

Ausbau der Eisenbahninfrastruktur

Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur:

4. Sind Sie mit der Neupriorisierung des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (Schrittweiser Ausbau und Verknüpfung mit Angebotsentwicklung) einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

trireno ist mit dem Grundsatz des schrittweisen Ausbaus und der Verknüpfung mit der Angebotsentwicklung einverstanden. Eine Ausrichtung der Realisierungs- und Planungshorizonte an einer Langfristperspektive (Zielbild STEP) wird ausdrücklich begrüsst. Dies entspricht auch der Grundidee des Strategischen Entwicklungsprogramm gemäss FABI-Beschluss. Die Langfristperspektive ist allerdings noch verkehrsträgerübergreifend zu koordinieren und breit, d.h. über den Verkehrsbereich hinaus, abzustützen.

Die Neupriorisierung von Projekten, wie sie für den vorliegenden Ausbauschritt vorgenommen wurde - anhand eines externen Gutachtens ohne Verknüpfung mit der Angebotsentwicklung – wird diesem Grundsatz noch nicht gerecht.

Der vorgeschlagene Verzicht auf noch nicht beschlossene Projekte (z.B. zusätzliche Massnahmen für die Konsolidierung des Angebotskonzepts 2035), scheint unter den gegebenen planerischen und finanziellen Rahmenbedingungen unabdingbar. Dahingegen ist der Verzicht auf bereits parlamentarisch beschlossene Projekte deutlich problematischer: Die oft bereits erarbeiteten Planungen und Projektierungen werden entwertet, sowohl für die infrage gestellten Bahninfrastrukturen selbst, als auch für umliegende Projekte der kantonalen, kommunalen und privaten Projektträger. Ein solcher Planungsleerlauf ist in Zeiten knapper Ressourcen und steigender Verkehrsbedürfnisse unbedingt zu vermeiden.

Antrag:

➔ Von einem Verzicht auf bereits parlamentarisch beschlossene Projekte ist grundsätzlich abzusehen.

Ausbauschritt 2027:

5. Sind Sie mit dem Grundsatzentscheid «strukturgebende Schlüsselprojekte» statt «kleinteilige Optimierung» einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

trireno anerkennt und unterstützt grundsätzlich die Wichtigkeit und die übergeordnete Natur strukturgebender Schlüsselprojekte, gerade auch im Falle der Durchmesserlinie Basel. Sie dürfen allerdings nicht anstelle der kleinräumigen Optimierung verfolgt werden, denn diese weisen in gewissen Fällen ebenfalls beträchtliches Potenzial mit teils sehr viel geringerem Aufwand auf. In einem auszutarierenden Gleichgewicht braucht es daher sowohl strukturgebende Schlüsselprojekte, als auch kleinräumige Optimierung. Es stellt sich die Frage, ob der Zeitpunkt dieses grundlegenden Paradigmenwechsels jetzt angezeigt ist, da die Grundlagen derzeit unvollständig sind.

6. Sind Sie mit der Auswahl der in der Botschaft 2027 vorgesehenen Schlüsselprojekte (strategische Netzelemente) einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Auswahl der Schlüsselprojekte im Perimeter der trinationalen S-Bahn Basel wird unterstützt; allerdings ist insbesondere die Durchmesserlinie Basel dazu explizit in den Bundesbeschluss zur Botschaft 2027 aufzunehmen. trireno äussert sich nicht zu den vorgeschlagenen Schlüsselprojektenprojekten ausserhalb des Perimeters der trinationalen S-Bahn Basel.

7. Sind Sie mit der Umsetzung der ERTMS-Strategie und den dafür vorgesehenen Mitteln einverstanden?

☒ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit dem Umfang der im Ausbauschritt 2027 vorgesehenen Ergänzungsmassnahmen einverstanden?

☐ JA ☒ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

trireno anerkennt den Bedarf für Ergänzungsmassnahmen. Da diese in den Vernehmlassungsunterlagen nicht ersichtlich sind, ist eine Einschätzung über die Auswahl der Ergänzungsmassnahmen sowie über den entsprechenden Umfang nicht möglich.

trireno ist der Ansicht, dass die Ergänzungsmassahmen ebenfalls im Rahmen der Botschaft dargelegt werden sollten. Andernfalls müssen sie zumindest in einem gemeinsamen Planungsprozess mit den Kantonen hergeleitet und einvernehmlich definiert werden.

Antrag:

➔ Die Ergänzungsmassnahmen sind einzeln in die Botschaft aufzunehmen.

Anpassung von bestehenden Beschlüssen:

9. Sind Sie mit den Anpassungen der drei bereits beschlossenen Bahnausbauprogramme «Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur», «Ausbauschritt 2025» und «Ausbauschritt 2035» einverstanden?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☒ NEIN

Bemerkungen:

trireno anerkennt die Notwendigkeit, dass die grossen Mehrkosten, welche die Eisenbahnunternehmen zur Umsetzung des Angebotskonzepts 2035 angemeldet haben, nicht hingenommen werden können: Weder hinsichtlich der Finanzen noch hinsichtlich der entsprechend längeren Umsetzungsdauer.

trireno ist jedoch nicht einverstanden mit dem Verzicht auf Massnahmen, welche das Parlament in den vergangenen Ausbauschritten bereits explizit beschlossen hat. Dies betrifft insbesondere:

1. Haltestelle Basel Neuallschwil

- Diese Haltestelle wurde im ETH-Gutachten Verkehr 2045 in der ersten Priorität als dringlich eingestuft.
- Eine Streichung widerspricht dem Ziel, Raum- und Verkehrsentwicklung besser aufeinander abzustimmen. Die Haltestelle bindet die grösste Gemeinde ohne eigenen Bahnhof (Allschwil, Bevölkerung: 22'000 Personen), ein grosses Entwicklungsgebiet (Bachgraben) und ein grosses Basler Quartier direkt an die S-Bahn an. Sie entspricht damit auch in hervorragender Art den Zielen der Perspektive BAHN 2050, indem sie das Angebot im grenzquerenden Agglomerationsverkehr stärkt.
- Die Haltestelle wurde vom Bund schon in der Erarbeitung des Ausbauschrittes 2035 sehr gut beurteilt. Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben die Projektierung daraufhin selbst finanziert.. Ein Verzicht auf diese Haltestelle, nachdem sie erst gerade in der Botschaft 2023 in das STEP Bahninfrastruktur aufgenommen würde, hätte eine Entwertung der kantonalen Investitionen zur Folge.
- Desweitern würde der Verzicht auf die Haltestelle die Beschaffung der Fahrzeugflotte Flirt EVO France entwerten, da ein Teil des Angebots, für das die neuen Züge vorgesehen sind, nicht umgesetzt werden könnte.
- Basierend auf dem Bundesbeschluss zur Aufnahme dieser Haltestelle in das STEP Bahninfrastruktur haben die Kantone die Umfeldentwicklung dieser Haltestelle vorangetrieben und auf diese neue Haltestelle ausgerichtet. Die Kantone können eine derart niedrige Planungssicherheit seitens des Bundes nicht hinnehmen.
- Das in der Vernehmlassung vorgebrachte Argument, die Haltestelle reduziere die Kapazität auf einer Hauptstrecke ist im vorliegenden Fall nicht zutreffend und abzulehnen: Aufgrund der homogenen Geschwindigkeit aller Verkehre zwischen Basel SBB und Grenze bestehen genügend Kapazitätsreserven für die Bedienung der Haltestelle durch die S-Bahnen. Es sind andere Kapazitätsengpässe (z.B. im Knoten Basel SBB und auf dem französischen Streckenabschnitt), welche dimensionierend für die Leistungsfähigkeit der Hauptstrecke Basel-Mulhouse sind, und dies auch mit Bedienung der Haltestelle Neuallschwil blieben. g.
- Im Vergleich zu den neu zur Aufnahme in das STEP Bahninfrastruktur vorgeschlagenen Projekten ist diese Haltestelle eine günstige Massnahme. Ihr Verzicht löst die finanziellen Herausforderungen des Bundes nicht. Ihre Umsetzung ist aufgrund der zahlreichen anderen zur Streichung vorgeschlagenen Massnahmen finanziell verkraftbar.

2. Haltestelle Dornach Apfelsee

- Die Haltestelle wurde nach ausgiebiger Evaluation des BAV 2019 im Ausbauschritt 2035 des STEP Bahninfrastruktur verankert.
- Basierend auf dem Bundesbeschluss haben die Kantone die Umfeldentwicklung dieser Haltestelle vorangetrieben und auf diese neue Haltestelle ausgerichtet. Die Kantone können eine derart niedrige Planungssicherheit seitens des Bundes nicht hinnehmen.
- Ein grosses neues Quartier «Wydeneck» entsteht in unmittelbarer Nähe zur Haltestelle. Wird die Haltestelle nicht wie vorgesehen realisiert, kann das Quartier nicht annähernd so gut mit dem öV erschlossen werden; seine Entwicklung würde sich auf den Individualverkehr abstützen. Diese Entwicklung widerspräche verschiedenen Zielsetzungen auf kommunaler, kantonaler und nationaler Ebene und ist unbedingt zu vermeiden.
- Das in der Vernehmlassung vorgebrachte Argument, die Haltestelle reduziere die Kapazität auf einer Hauptstrecke ist im vorliegenden Fall nicht zutreffend und abzulehnen: Die Hauptstrecke Biel-Delémont-Basel ist mehrheitlich einspurig. Mit dem Fortbestand der meisten Einspurabschnitte ist auch langfristig zu rechnen; sie sind es, die die Kapazität der Hauptstrecke limitieren. Die neue Haltestelle befindet sich jedoch in einem Doppelspurabschnitt, der noch zahlreiche zusätzliche Trassen aufnehmen könnte. Darüber hinaus besteht derzeit weder seitens Fern-, Regional- noch Güterverkehr eine Absicht auf eine Erhöhung der Trassenanzahl im betroffenen Streckenabschnitt.

3. Entflechtung Pratteln

- Die Massnahme wurde im Ausbauschritt 2025 beschlossen; mit der Botschaft 2023 wurde der Auftrag auf die Planung der Massnahme reduziert.
- Gemäss bisherigen Erkenntnissen ist die Massnahme unter anderem notwendig, um Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Rheinfelden und Basel SBB zu ermöglichen, den trireno und die Kantone 2014 für den Ausbauschritt 2035 angemeldet haben. trireno und die Kantone halten an diesem Angebotsziel fest und erachten es als dringlich. Die Kantone fordern daher alle Anstrengungen des Bundes und der Eisenbahnunternehmen, dieses Angebotsziel baldmöglichst umsetzen zu können.
- Sollte sich herausstellen, dass der Viertelstundentakt Rheinfelden – Basel SBB auch ohne Entflechtung Pratteln umgesetzt werden kann, kann sich trireno mit der vorläufigen Streichung der Massnahme abfinden – auch wenn sie im Rahmen der langfristigen Planungen zum Knoten Basel von BAV und SBB als zwingend deklariert wurde und sich später wieder als notwendig erweisen wird.
- In den vorliegenden Vernehmlassungsunterlagen wird jedoch – ohne Infrastrukturmassnahme – eine zusätzliche Gütertrasse Basel SBB RB – Stein-Säckingen vorgesehen, welche die Verzweigung Pratteln und die Strecke im Fricktal weiter belastet und damit dem Ziel des S-Bahn-Viertelstundentaktes Rheinfelden – Basel SBB diametral zuwiderläuft. trireno lehnt es ab, die bestehende Infrastruktur ohne Ausbau mit dieser zusätzlichen Gütertrasse zu belasten und kann unter diesen Umständen einem Verzicht auf die Entflechtung Pratteln nicht zustimmen. Ein Bedarfsnachweis für die zusätzliche Gütertrasse fehlt.

Antrag:

➔ Die Bundesbeschlüsse zu den Massnahmen «Haltestelle Basel Neuallschwil», «Haltestelle Dornach Apfelsee» sowie «Entflechtung Pratteln (Planung)» sind nicht aufzuheben; die Massnahmen sind entsprechend umzusetzen.

Weitere Massnahmen:

10. Sind Sie mit den Anpassungen am Planungsprozess einverstanden, sodass künftig nur noch Projekte, die im Stadium Vorprojekt sind, in einen Ausbauschritt aufgenommen werden können?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☒ NEIN

Bemerkungen:

trireno anerkennt das Bedürfnis, finanzielle Risiken zu minimieren, welche ab dem Zeitpunkt des Beschlusses von Infrastrukturaufbauten auftreten können. Die vorgeschlagene Massnahme greift aber zu weit. Sie verunmöglicht wichtige Aspekte, welche weiterhin gewährleistet bleiben müssen:

- Eine nahtlose Weiterbearbeitung von Projekten über den Abschluss des Vorprojektes hinaus muss möglich bleiben. Mit der vorgeschlagenen Änderung muss in jedem Fall ein Projektstopp eingelegt werden, der je nach Zeitpunkt mehre Jahre betragen kann. In dieser Zeit veralten die Projektgrundlagen und das projektspezifische Knowhow bei den Eisenbahnunternehmen geht verloren. Darüber hinaus verlangsamt sich die Umsetzungsgeschwindigkeit der Ausbauprojekte und des STEP Bahninfrastruktur insgesamt.
- Das Parlament muss die Freiheit behalten, auch Projekte zu beschliessen, deren Planung nicht alleine von den Bundesämtern und den Eisenbahnunternehmen initiiert wurde.

Dem Anliegen nach finanzieller Sicherheit könnte aus Sicht von trireno zielführender begegnet werden, indem diejenigen beschlossenen Projekte, die seit ihrem Parlamentsbeschluss eine übermässige

Kostensteigerung erfahren haben, und auch nicht nach dem Ansatz «Design to Cost» optimiert werden können, vor einer nächsten Phasenfreigabe erneut dem Parlament vorgelegt werden müssen.

In diesem Zusammenhang ist es auch wichtig, dass das Parlament eine klare, mit anderen STEP und den Bundezielen (Raumentwicklung, Klima, Energie etc.) abgestimmte Langfristperspektive für die Bahnentwicklung beschliesst. Alle von den Bundesämtern und den Eisenbahnunternehmen initiierten Ausbauprojekte, welche dem Parlament vorgelegt werden, müssen sich anschliessend in diese Langfristperspektive einordnen.

Diese Anliegen sind im Eisenbahngesetz zu verankern, beispielsweise wie folgt:

Art. 48c Abs. 2 ff.

[2] Den in den Ausbauschritten vorgesehenen Massnahmen liegen ein Bedarfsnachweis und ein betriebs- und volkswirtschaftlich abgestütztes Angebotskonzept zugrunde. Bei der Beurteilung von Etappen von Grossprojekten wird auch der Nutzen des Gesamtprojekts berücksichtigt.

[2bis] Die Aufnahme einer Massnahme von strategischer Bedeutung für das Netz (strategisches Netzelement) in einen Ausbauschritt setzt in der Regel abgeschlossene Vorprojekte der entsprechenden Infrastrukturprojekte voraus. Erfolgt die Aufnahme einer Massnahme ohne abgeschlossenes Vorprojekt, so steht der Beschluss unter Vorbehalt und muss vom Parlament in der darauffolgenden Botschaft auf der Basis eines abgeschlossenen Vorprojekts bestätigt werden.

[2ter] Im Sinne einer effizienten und unterbruchsfreien Planung kann das BAV die Erarbeitung des Bau- und Auflageprojektes bereits vor Aufnahme der Massnahme in einen Ausbauschritt freigeben.

[2quater] Vor Baubeginn einer Massnahme werden deren Kosten auf Basis des Bauprojekts erneut überprüft. Bei Kostensteigerungen von mehr als 10% gegenüber dem Vorprojekt sind die Projekte dem Parlament zur Bestätigung vorzulegen oder Projektanpassungen nach dem Prinzip «Design-to-cost» vorzunehmen.

Antrag:

➔ Auf das neue Kriterium «Vorprojekt» für die Aufnahme einer Massnahme in einen Ausbauschritt ist zu verzichten.
➔ Alternative Möglichkeiten zur Kostenkontrolle sind zu erarbeiten (siehe Vorschlag)

11. Sind Sie damit einverstanden, dass der Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen beim Bundesrat liegen soll?

☐ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir anerkennen das Bedürfnis, ergänzende Infrastrukturmassnahmen flexibler und rascher beschliessen und freigeben zu können.

trireno lehnt den Vorschlag jedoch aus folgenden Gründen ab:

- Auch ergänzende Infrastrukturmassnahmen können beträchtliche Kosten aufweisen, und sie können auch eine beträchtliche Wirkung erzielen. Die Auswahl der infrage kommenden ergänzenden Infrastrukturmassnahmen, sowie der Entscheid über die Umsetzung muss demokratisch breit abgestützt sein. Ein Bundesratsbeschluss alleine ist hier nicht ausreichend.

- Die Angebotswirkung ergänzender Infrastrukturmassnahmen kann erhebliche Auswirkungen auf die Planungen haben, welche die Kantone verantworten. Der Einbezug der Kantone bei der Erarbeitung der Massnahmen und bei deren Beschluss ist unverzichtbar. Dies trifft umso mehr zu, wenn die Massnahmen nicht dem Parlament vorgelegt werden sollen.

trireno steht der alleinigen Entscheidkompetenz des Bundesrates kritisch gegenüber. trireno fordert, zumindest einen Eskalationsmechanismus einzubauen, der im Falle von inhaltlichen Differenzen der Planungspartner zum Tragen kommen kann: Die kantonalen Ansprechpartner sollen bei der Erarbeitung der ergänzenden Massnahmen einbezogen werden und insbesondere die Möglichkeit erhalten, Änderungen und Ergänzungen vorzuschlagen. Sie sind ebenfalls bei der Erarbeitung der Bundesratsvorlage zu den ergänzenden Massnahmen einzubeziehen. Im Falle eines nicht auszuräumenden Dissens' bei der Erarbeitung der Bundesratsvorlage können die Planungspartner sodann einfordern, dass die ergänzenden Massnahmen dem Parlament statt dem Bundesrat vorgelegt werden.

Antrag:

➔ **Der Prozess zum Entscheid über die Realisierung ergänzender Infrastrukturmassnahmen soll ergänzt respektive angepasst werden:**
1. Die kantonalen Ansprechpartner und die Planungsregionen sollen bei der Erarbeitung der ergänzenden Massnahmen einbezogen werden und insbesondere die Möglichkeit erhalten, Änderungen und Ergänzungen vorzuschlagen.
2. Bei nicht überwindbaren Differenzen in der Erarbeitung der Bundesratsvorlage können die Planungspartner einfordern, dass die ergänzenden Massnahmen dem Parlament statt dem Bundesrat vorgelegt werden.

Zusätzliche Bundesfinanzierung für die Eisenbahninfrastruktur:

12. Sind Sie mit einer Verlängerung des bis 2030 befristeten Mehrwertsteuer-Promilles zugunsten des Bahninfrastrukturfonds einverstanden?

☒ JA ☐ JA mit Vorbehalten ☐ NEIN

Bemerkungen:

Weitere Bemerkungen:

13. Haben Sie weitere Bemerkungen zum Teil Eisenbahninfrastruktur?

Bemerkungen:

<u>Durchmesserlinie Basel</u>

Wir begrüssen, dass – in Übereinstimmung zu den Eckwerten des Bundesrats zu Verkehr '45 von Januar 2026 – die Durchmesserlinie Basel in der Botschaft 2031 vorgelegt werden soll. Die Konfiguration dieses Projekts wurde zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt, dem BAV und den Eisenbahnunternehmen abgestimmt und soll zeitnah beauftragt werden. trireno beobachtet jedoch mit grosser Sorge, dass die entsprechenden Aufträge nicht mit der gebotenen zeitlichen Ambition für die Botschaft 2031 vorangetrieben werden. Zusätzliche Abklärungen und Wiedererwägungen von Entscheiden, die in den bisherigen Vorstudien bereits ausreichend geprüft wurden, drohen, den Prozess über Gebühr zu verlängern.

trireno fordert mit Nachdruck, dass ein Vorprojekt für die Durchmesserlinie Basel (1. Etappe) – resp. die für die Aufnahme in einen Ausbauschritt erforderlichen Grundlagen – rechtzeitig für die Vorlage in der Botschaft 2031 erarbeitet wird.

Überdies fordert trireno, dass im Bundesbeschluss über den Ausbauschritt der Botschaft 2027 für die Eisenbahninfrastruktur ein neuer Art. 1c eingeführt wird, in welchem die feste Absicht des Bundesrates verankert wird, die Durchmesserlinie Basel im darauffolgenden Ausbauschritt (Botschaft 2031) zu finanzieren. 10

Die Formulierung kann wie folgt lauten:

Art. 1 c

[1] Der Bundesrat legt der Bundesversammlung bis 2031 eine Botschaft zu einem nächsten Ausbauschritt vor. Er sorgt dafür, dass die folgenden Vorhaben prioritär behandelt werden:

(…)

[c.] Knoten Basel (Durchmesserlinie Basel): Kapazitätssteigerung der S-Bahn Basel.

[2] Der Bundesrat sorgt dafür, dass bis Ende 2031 für jedes der in Absatz 1 genannten Vorhaben ein Vorprojekt vorliegt.

Zusätzliche Gütertrasse Basel SBB RB – Stein-Säckingen

In den vorliegenden Vernehmlassungsunterlagen ist – ohne Infrastrukturausbau – eine zusätzliche Gütertrasse Basel SBB RB – Stein-Säckingen vorgesehen. trireno lehnt die Aufnahme dieser Trasse dezidiert ab:

- Es wurde kein Bedarfsnachweis erbracht, die Kapazität auf dieser Strecke von derzeit 9 auf 10 Gütertrassen pro Stunde und Richtung zu erhöhen. Angesichts der vorhandenen Verkehre und der bestehenden Engpässe bei den Zufahrten zu dieser Strecke erscheint der Bedarf zweifelhaft. Der Zulauf aus Norden ist bereits für die derzeit gesicherten Güterverkehrstrassen nicht genügend leistungsfähig, denn die von den SBB als notwendig erachtete Zugfolgezeitverkürzung zwischen Basel Bad Bf und Basel SBB RB ist nicht zur Aufnahme in das STEP Bahninfrastruktur vorgesehen.
- Die zusätzliche Trasse wurde keiner gesamtverkehrlichen Evaluation unterzogen. Die Kantone haben bereits seit 2014 den Bedarf für den Viertelstundentakt der S-Bahn Basel SBB – Rheinfelden angemeldet. Dieser Bedarf ist weiterhin dringlich. Die Aufnahme einer zusätzlichen Güterverkehrstrasse läuft diesem Angebot diametral zuwider.
- Diese Trasse reduziert die Stabilität der Strecke Basel – Stein-Säckingen; insbesondere läuft sie aber dem Ziel des S-Bahn-Viertelstundentaktes Rheinfelden – Basel SBB diametral zuwiderläuft. trireno lehnt es ab, die bestehende Infrastruktur ohne entsprechenden Ausbau mit dieser zusätzlichen Gütertrasse zu belasten

Grenzüberschreitende Massnahmen

trireno begrüsst die Tatsache, dass die Beteiligung an den grenzüberschreitenden Projekten aus dem Ausbauschritt 2035, namentlich die Bahnanbindung EuroAirport, der Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn sowie der Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinbahn vom Bund nicht infrage gestellt werden.

Anträge:

➔ Ein Vorprojekt für die Durchmesserlinie Basel (1. Etappe) ist rechtzeitig für die Vorlage in der Botschaft 2031 zu erarbeiten.
➔ Die Durchmesserlinie Basel ist im Bundesbeschluss der Botschaft 2027 zu verankern.

➔ Auf dem Abschnitt Basel SBB – Rheinfelden ist auf die Sicherung zusätzlicher Gütertrassen zu verzichten, solange kein Infrastrukturausbau vorgesehen ist, der auch den Viertelstundentakt der S-Bahn ermöglicht.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme. Bei Rückfragen steht Ihnen Dr. Emanuel Barth, emanuel.barth@agglobasel.org, Tel. +41 61 926 90 55, gerne zur Verfügung.