

Herzstück der Regio-S-Bahn

46. Generalversammlung der Regio Basiliensis

5. Mai 2009 in der Safran Zunft, Basel

Kurzreferat Peter Scheidegger, Projektkoordinator Herzstück

Herzstück Regio-S-Bahn-Basel



Über was ich von Lörrach bis Dreispitz spreche*

* Der Einführungsvortrag sollte nicht mehr als 20 Minuten dauern, gleich lang wie die Fahrzeit eines S-Bahn Zuges von Lörrach bis zur neuen Hst. Dreispitz via Herzstück Variante Mitte (= ca. 40% weniger als heute theoretisch möglich).

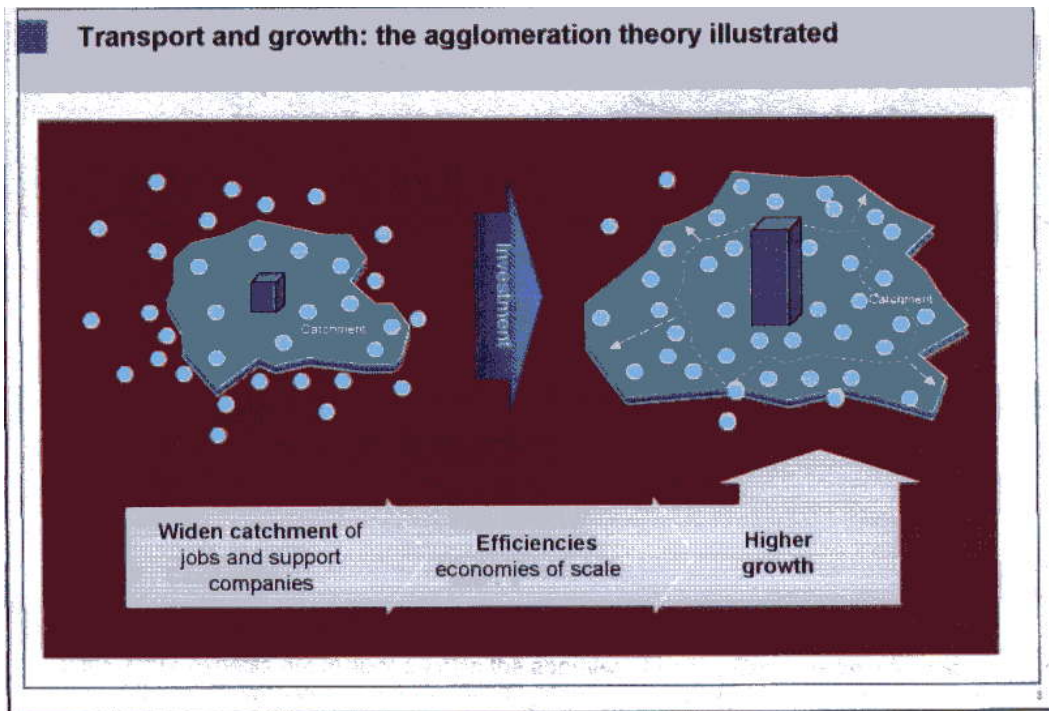
Gliederung:

- 1) Was sind die Ziele? Was will man für Ihre Kinder/Grosskinder erreichen?
- 2) Welcher Unterschied zwischen Varianten Mitte und Nord?
- 3) Ringbahn billiger?
- 4) Was machen andere Städte?

3 Ziele

- 1) Region wirtschaftlich stärken dank Durchmesserlinien
> Grösserer Arbeitsmarkt ist produktiver
(Agglomerationstheorie: ua. Krugmann, Nobelpreis 08).
- 2) Strasse entlasten dank attraktiverem regionalem öV:
 - schneller (Reisegeschwindigkeit 2-3 x Tram/Bus),
 - häufiger (15-Min-Betrieb im Kern),
 - zuverlässiger (getrennte Geleise S-Bahn / IC + Güter)
 - weniger umsteigen (max. 1x umsteigen in der Stadt)
- 3) Innenstadt stärken: Nur Zentrum Basel in der Schweiz so weit vom Bahnhof entfernt (Gefahr der Abwertung; Überlastung Tram)

Zu 1) Agglomerationstheorie: Je grösser der Arbeitsmarkt, desto effizienter die



Die Arbeitsmarktregion wird dank S-Bahn grösser.

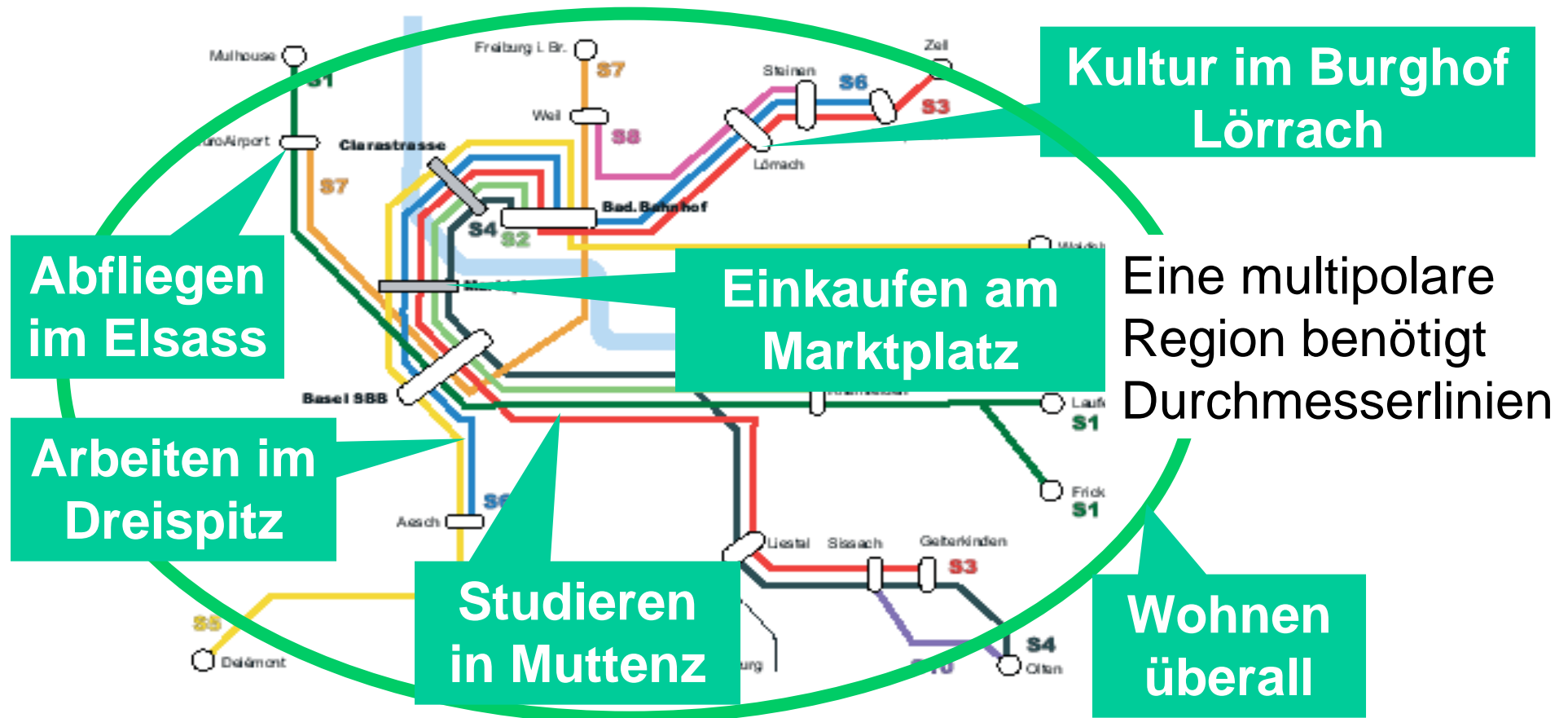
Rasche Verkehrsmittel können den Arbeitsmarkt vergrössern, so dass den Arbeitgebern mehr geeignete Spezialisten zur Verfügung stehen und die Spezialisten eher den für sie attraktivsten Arbeitgeber finden

> **Produktivitätsgewinn.**

S-Bahn könnte Basel zu einem 750'000 Einwohner Metropolitangebiet machen.

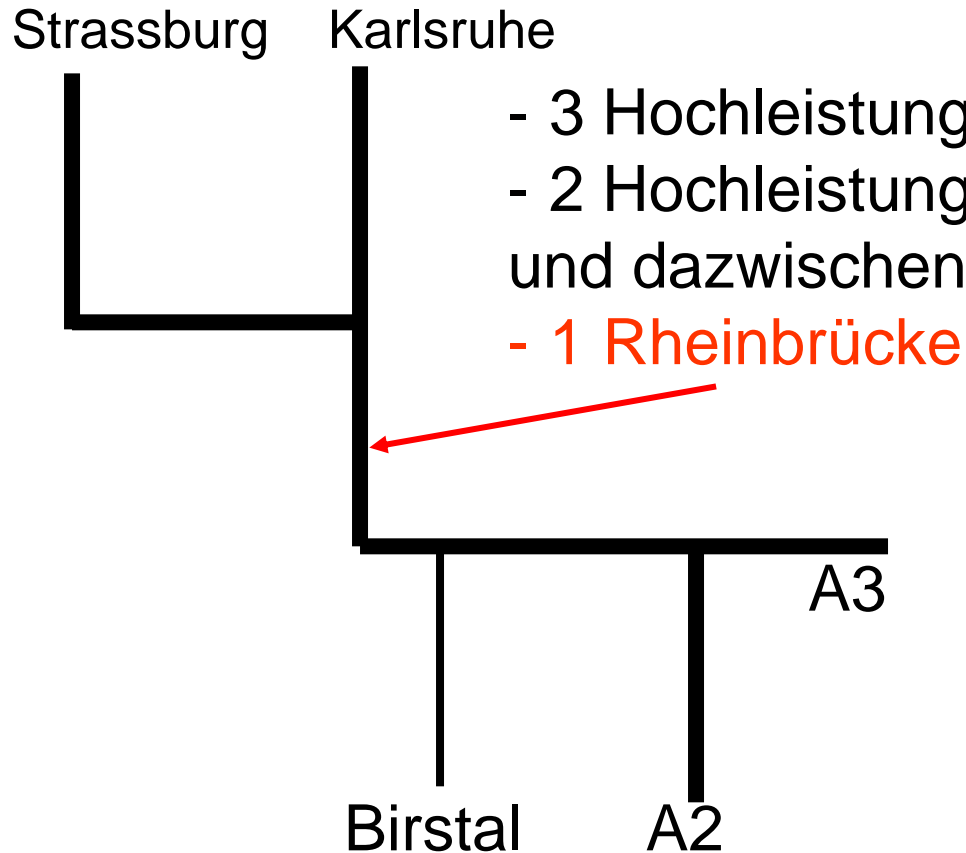
Herzstück Regio-S-Bahn-Basel

Zu 1) „Multipolarer Metropolitanraum“ braucht Durchmesserlinien



Herzstück Regio-S-Bahn-Basel

Zu 2): Strasse (relativ) entlasten nötig

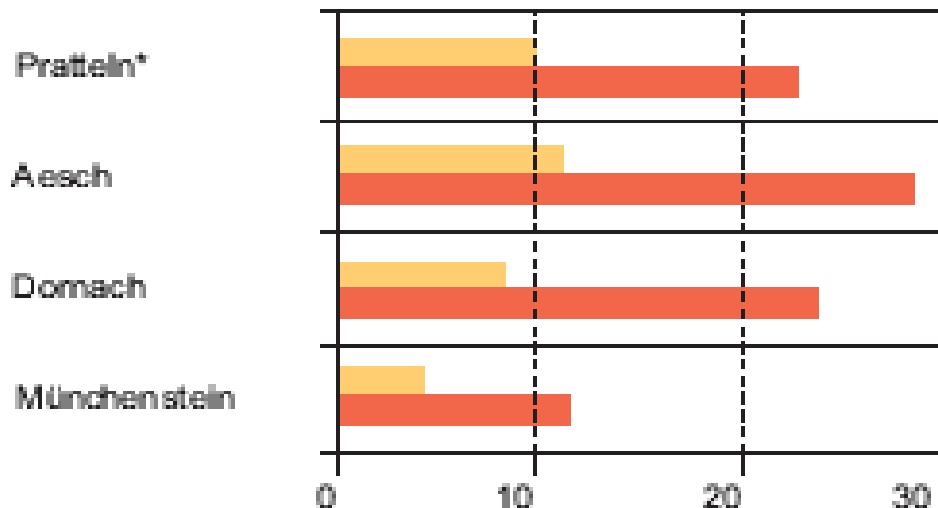


Herzstück Regio-S-Bahn-Basel

Zu 2) schneller > S-Bahn für weitere Distanzen

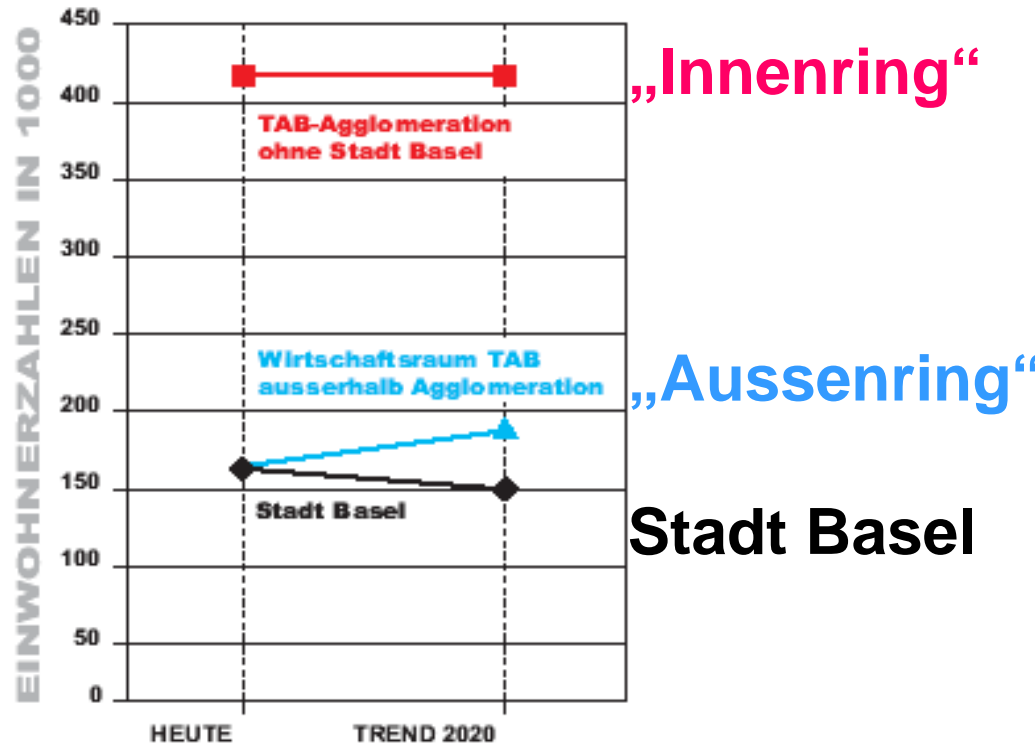
1. Tram für längere Strecken zu langsam

Fahrzeiten Basel SBB* nach...



S-Bahn
Tram

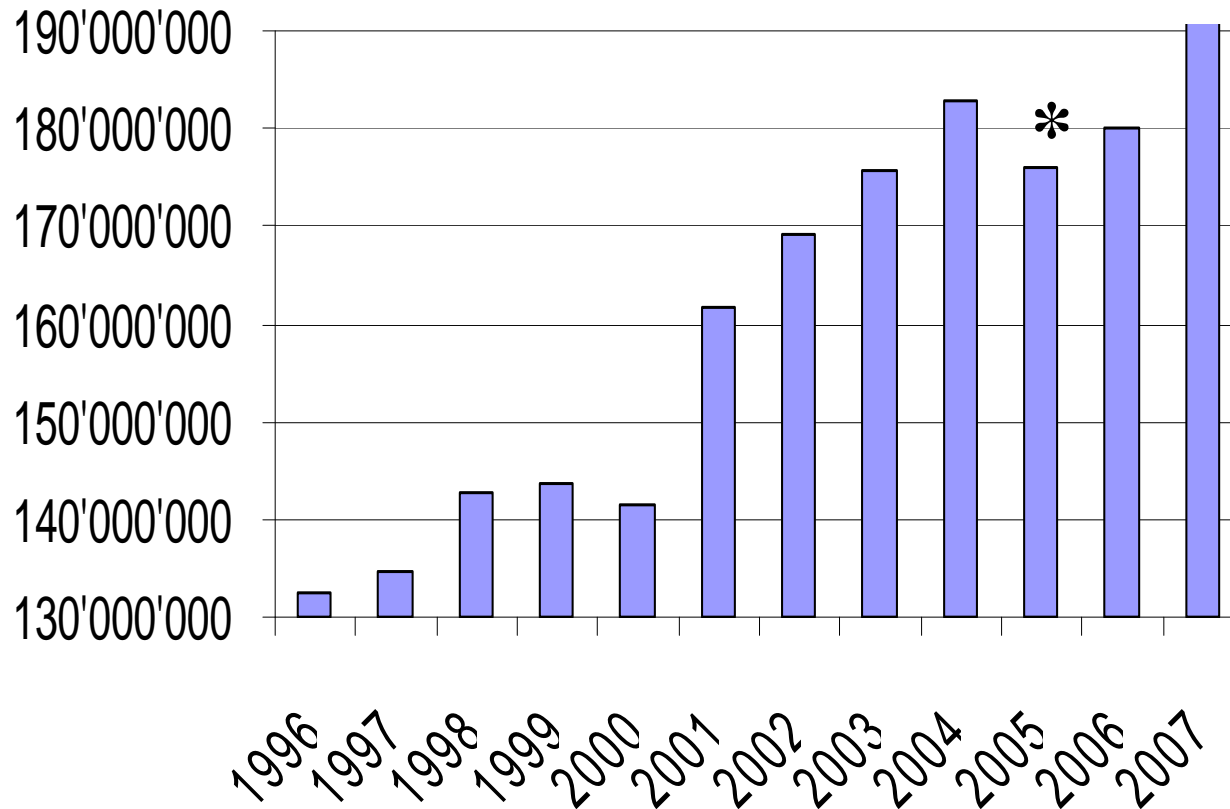
2. Einwohnerzahl wächst nur ausserhalb Trambereich



Herzstück Regio-S-Bahn-Basel

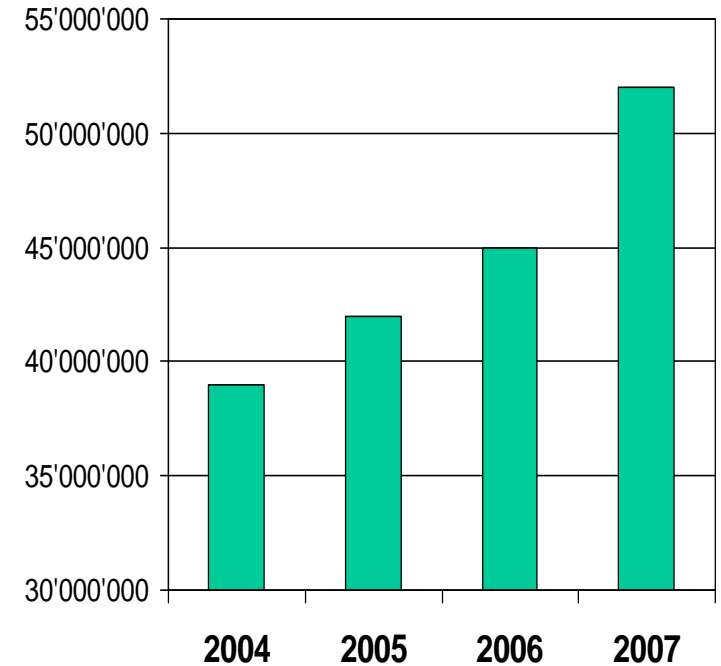
Zu 2) S-Bahn auch in der NWCH + D erfolgreich!

Regio-S-Bahn (CH/F) [Pkm]



* ab 2005 12 Mio. PKm weniger wegen Halt IR in Sissach [Quelle SBB]

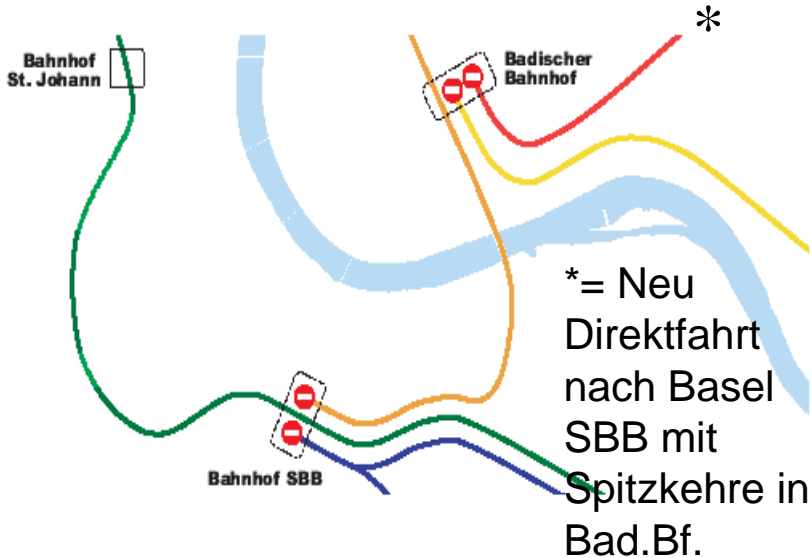
Wiesental (D+CH) [Pkm]



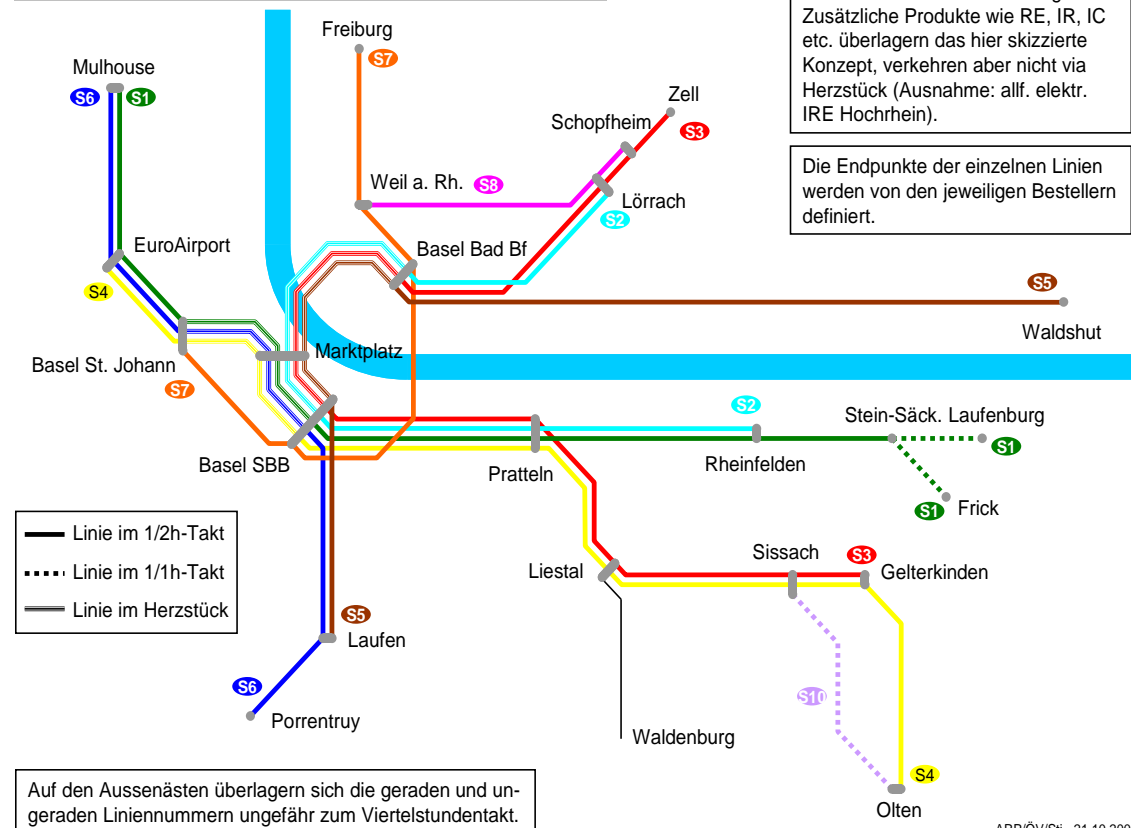
Herzstück Regio-S-Bahn-Basel

Zu 2) schneller > Durchmesserlinien

Durchmesserlinien nur ab Mulhouse ohne Wenden möglich



Angebotsvorstellungen Herzstück Variante "Y" Liniennetz Regio-S-Bahn Basel, Vollausbau



Es sind nur die S-Bahnen dargestellt. Zusätzliche Produkte wie RE, IR, IC etc. überlagern das hier skizzierte Konzept, verkehren aber nicht via Herzstück (Ausnahme: allf. elektr. IRE Hochrhein).

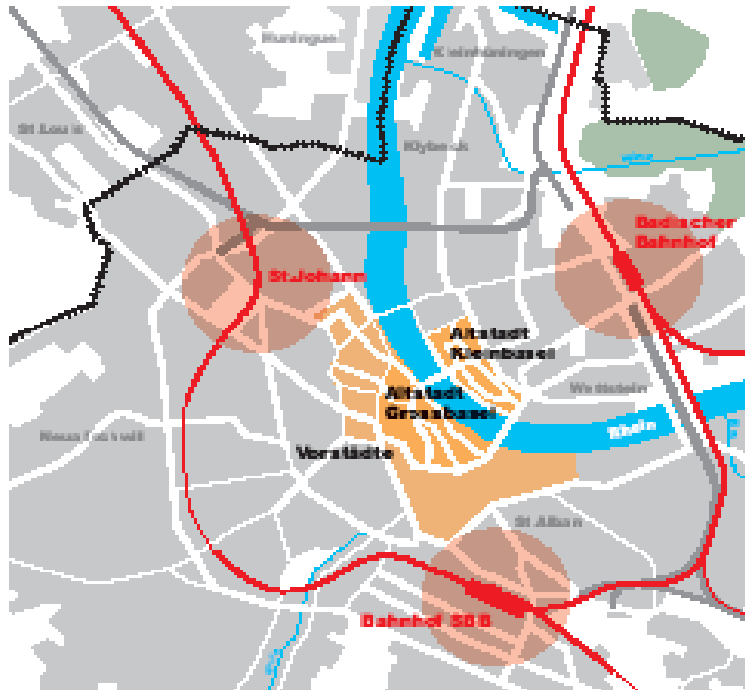
Die Endpunkte der einzelnen Linien werden von den jeweiligen Bestellern definiert.

Herzstück Regio-S-Bahn-Basel



Zu 3) Innenstadt besser erschliessen

Bahnhöfe nicht im Stadtzentrum

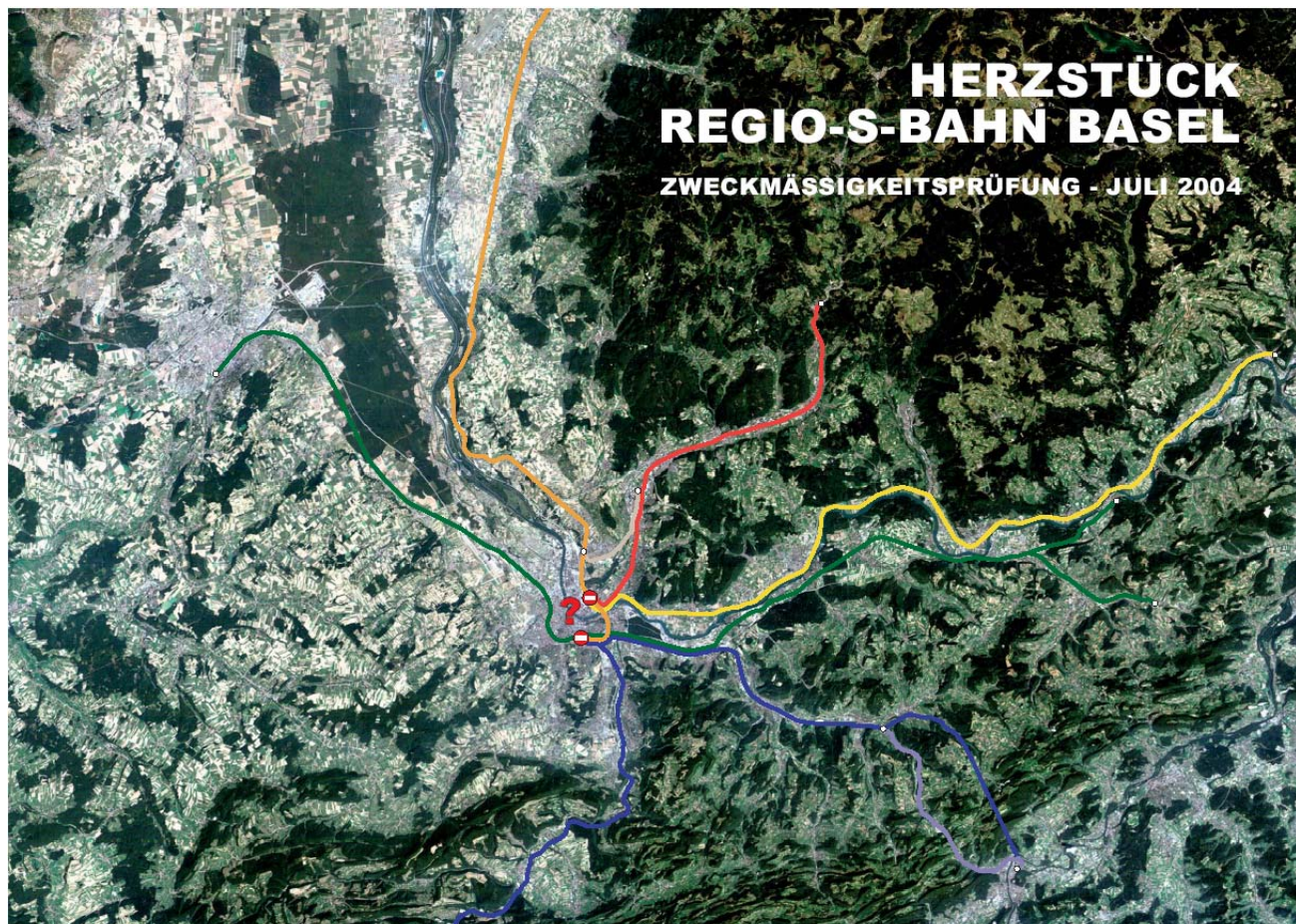


Langfristig: Überlastung Tram



Herzstück Regio-S-Bahn-Basel

Zweckmässigkeitsprüfung 2002-04

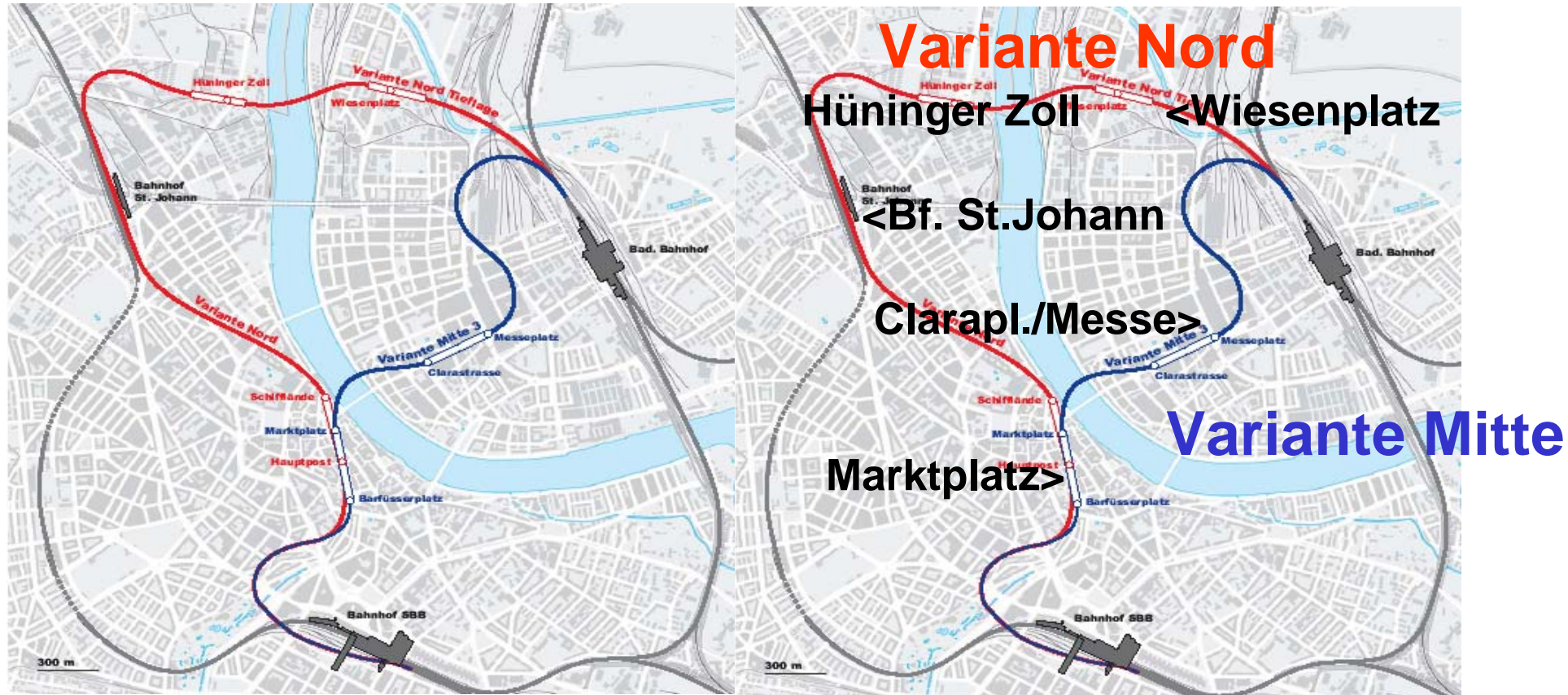


Vergleich Var.
Mitte und Var.
Nord (nicht
Ringbahn)

Klares Resultat:
Variante Mitte mit
ev. Erweiterung
als Y nach
St.Johann

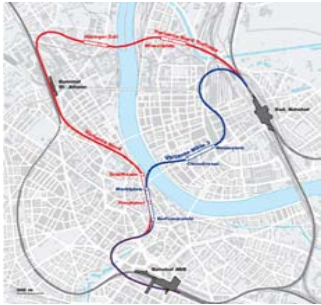
Herzstück Regio-S-Bahn-Basel

Untersuchte Varianten



Herzstück Regio-S-Bahn-Basel

Variantenvergleich auf einen Blick



	Variante Mitte	Variante Nord
Länge	ca. 4,5 km	7,7 km
Fahrzeit	6 Min.	12 Min.
Baukosten	1200 MioFr.	1800 MioFr. 1500 MioFr*
* Bei oberirdischer Linienführung St.Johann - Bad.Bahnhof		
Max. Fahrgäste**	51'000	54'000
** Trendprognose 2020		
Dito Rheinquerung	37'000	16'000

Variante Nord oberirdisch kaum möglich

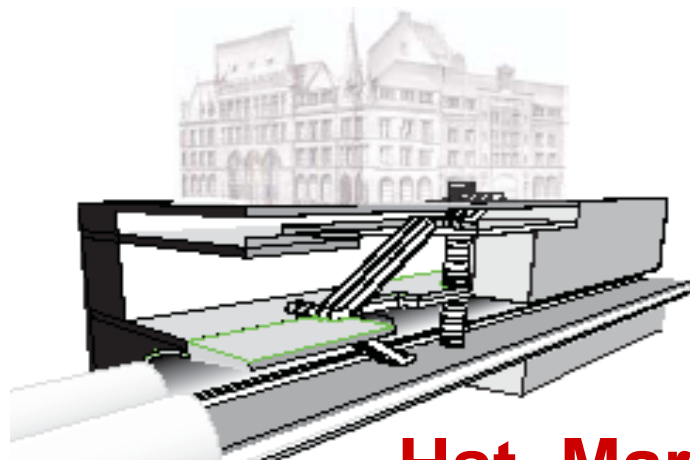


Städtebaulicher Eingriff
in Frankreich (!) und in
Kleinbasel

Wiesenplatz, Inselstrasse

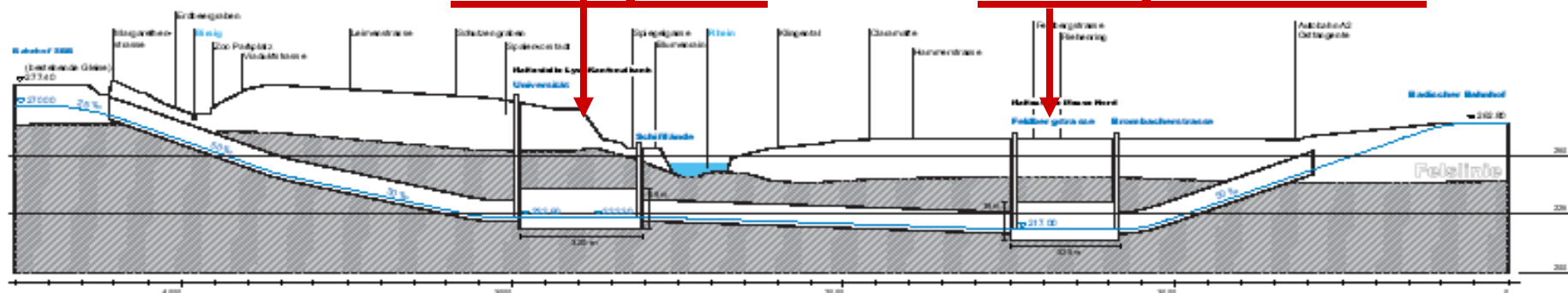
Herzstück Regio-S-Bahn-Basel

Tiefe Stationen



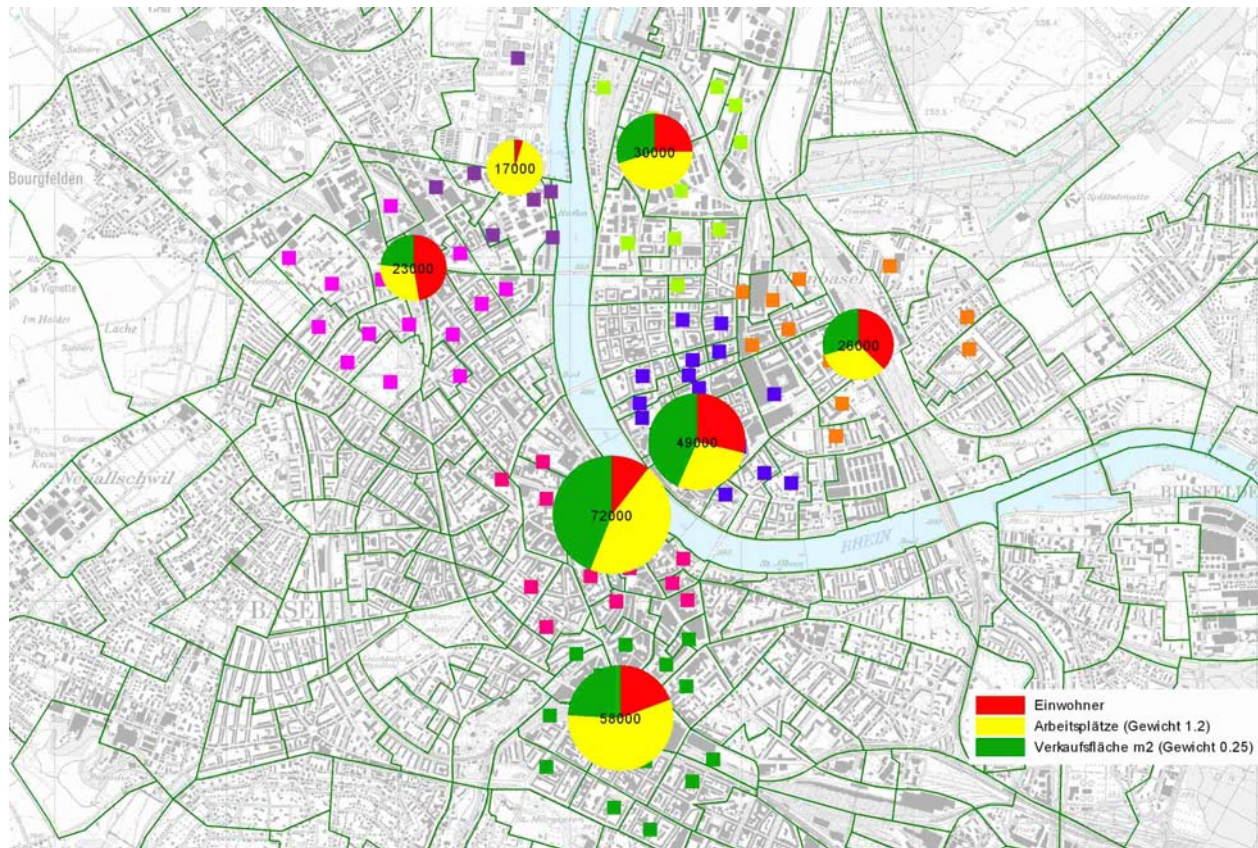
Linienführung im Fels schützt die Stadt, bedingt aber tiefe Stationen

Hst. Marktplatz Hst. Clarapl./Messe



Herzstück Regio-S-Bahn-Basel

Neuste Prognose für 2030 bestätigen: Mitte liegt richtig

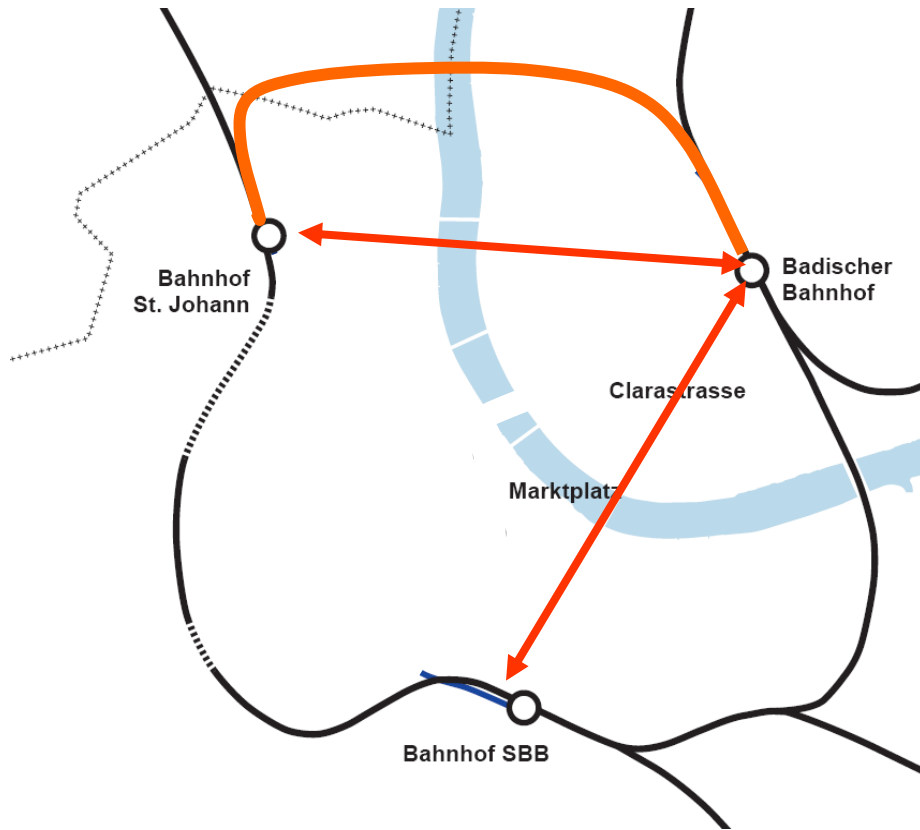


Prognose 2030: 750m rund um die möglichen S-Bahn-Stationen.

Fazit: Trotz 50-60% mehr Arbeitsplätze im Bereich Novartis resp. Klybeck, ist diese Zahl immer noch wesentlich kleiner als im Bereich Gross- und Kleinbasel-Zentrum.

Herzstück Regio-S-Bahn-Basel

Trotzdem: Wäre Ringbahn nicht viel billiger?



Nordverbindung

- 1) Fast gleich lang:
Nordbogen St.Johann – Bad.Bf. +
Mitte: Basel SBB – Bad.Bahnhof
- 2) Beide unterirdisch mit 2 Stationen.
- 3) Damit würde allein die Nordbogen
(fast) gleich teuer wie die Var.Mitte.
- 4) Bf.SBB- St.Johann hat ohne 4-
Spur-Ausbau wegen Güterverkehr/
2.TGV-Linie /EAP-Anschluss kaum
freie S-Bahn-Kapazität.
- 5) Will man ca. Fr. 1 Mia. ausgeben
für 2-3 Züge pro Stunde?

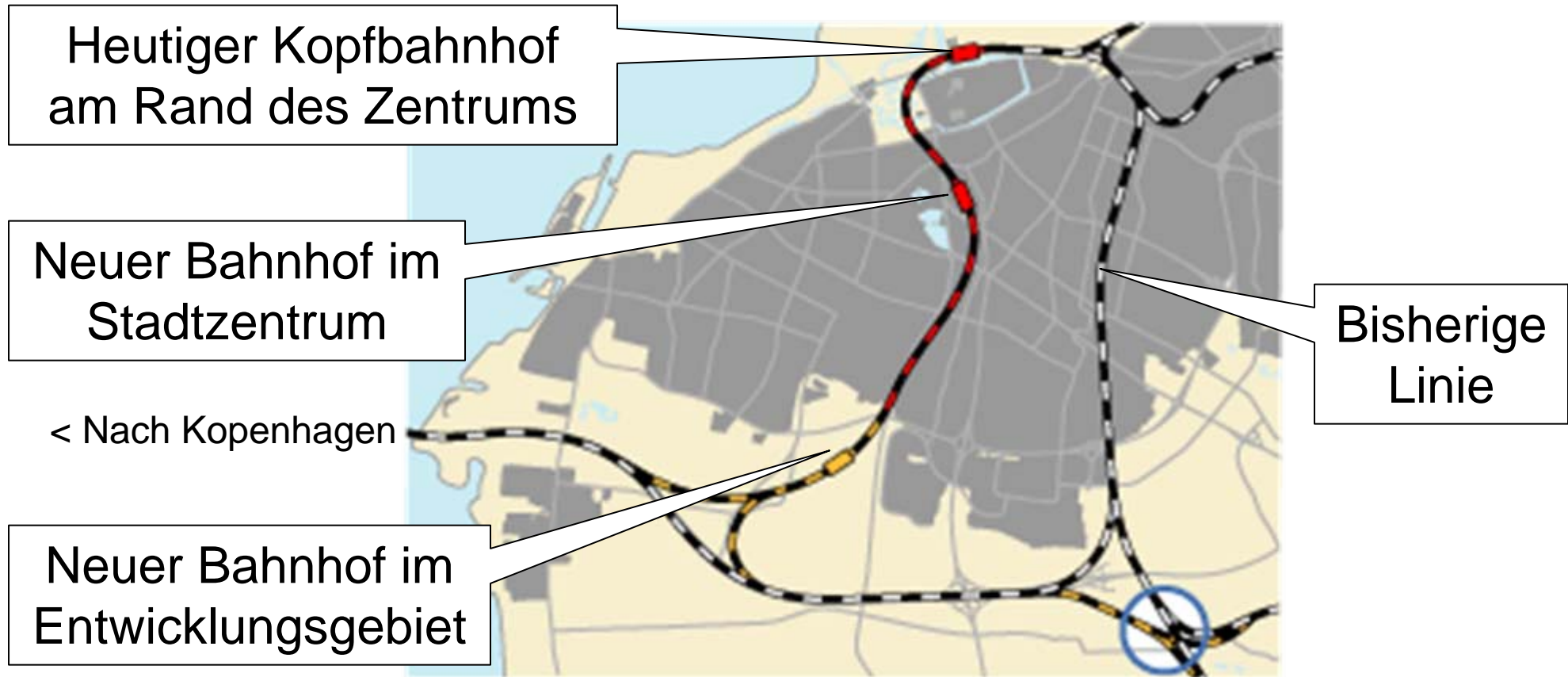
Leipzig: Sehr gut mit Basel vergleichbar.....



...aber Tram
in Leipzig
dank breiten
Strassen
wesentlich
leistungsfähig
er als in Basel

Herzstück Regio-S-Bahn-Basel

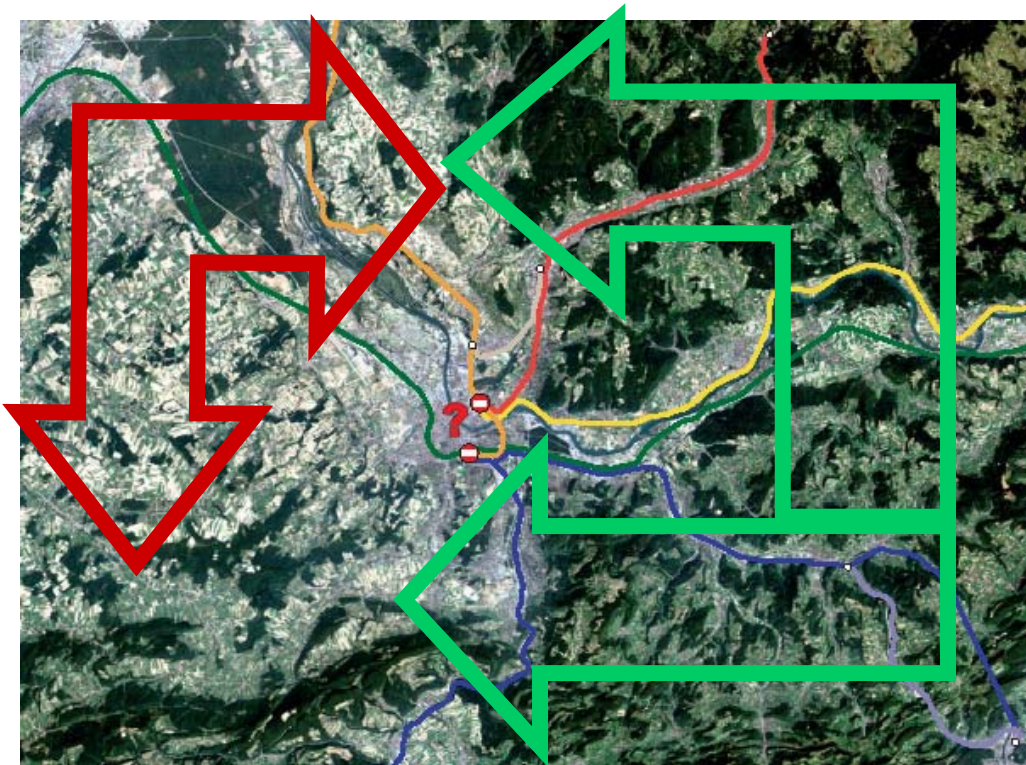
Malmö (S): Bahntunnel mitten durch die Stadt



Herzstück Regio-S-Bahn-Basel

S-Bahn hat Chancen in der Schweiz+Deutschland

Topografie im Norden, Osten und Süden hilft, nicht im Westen!



Natürliche Korridore =
Siedlungsentwicklung
geeignet für S-Bahnen:
- Wiesental, Hochrhein,
Fricktal, Ergolzthal, Birstal

Keine natürliche Korridore:
- Elsass/Sundgau

Herzstück Regio-S-Bahn-Basel