



An die Medien der Region

Medienmitteilung vom 25. August 2015

Die starke Wirtschaftsregion Basel braucht eine leistungsfähige S-Bahn

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Wirtschaftsregion Basel braucht ein leistungsfähiges Verkehrssystem. Die heutige S-Bahn hat grosse Schwächen und das Angebot ist praktisch nicht mehr ausbaubar. Ein zentrales und grundlegendes Element des Ausbaus zu einem leistungsfähigen S-Bahn-Systems ist das Herzstück. Das Vorprojekt ist endlich gestartet, die Finanzierung durch den Bund vorgesehen. Das Projekt „Herzstück“ ist damit aber noch lange nicht gesichert. Die Wichtigkeit des Projekts für den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel und damit für die Entwicklung des Wirtschaftsraums Basel erfordert, dass die ganze Region hinter dem Projekt steht und den Nutzen dieses Generationenprojekts kennt.

Die Handelskammer beider Basel, die Wirtschaftskammer Baselland, der Gewerbeverband Basel-Stadt und die Starke Region haben zu diesem Thema am Dienstag 25. August 2015 eine Medienorientierung veranstaltet, welche direkt auf einer regulären Fahrt der S-Bahn von Liestal nach Basel Badischer Bahnhof stattgefunden hat.

Nach einer Begrüssung in Liestal durch Elisabeth Schneider-Schneiter, Präsidentin Starke Region, stellte Christian Egeler, Verkehrsplaner und Vizepräsident Starke Region, nach der Abfahrt Richtung Basel kurz das heutige und das mit dem Herzstück mögliche Angebot der S-Bahn vor. Die Fahrt diente als Veranschaulichung des heute vorhanden, mangelhaften S-Bahnsystems, bei dem Durchmesserlinien fehlen, in den grossen Bahnhöfen gewendet werden muss und zu wenig Kapazitäten vorhanden sind.

Danach erläuterten Gabriel Barell, Direktor Gewerbeverband BS, Christoph Buser, Direktor Wirtschaftskammer BL und Martin Dätwyler, Stv. Direktor Handelskammer beider Basel während der Fahrt mit Umsteigen zum Badischen Bahnhof warum das Herzstück für die starke Wirtschaftsregion Basel so wichtig ist:

Durchmesserlinien für eine trinationale, leistungsstarke, prosperierende Wirtschaftsregion

Heute verkehrt die S-Bahn 2x stündlich, in Deutschland und Frankreich teils nur stündlich. Dadurch entstehen unattraktive Wartezeiten, welche von der Nutzung der S-Bahn abhalten. Ziel für die trinationale S-Bahn Basel ist ein integraler Takt von min. 15 Minuten im inneren Korridor

der Agglomeration und min. 30 Minuten in den äusseren Korridoren. Dies gilt andernorts bereits heute als Standard.

Das angestrebte Angebot der S-Bahn Basel für 2030 verbindet zudem die sieben heute kaum verbundenen Korridore zu Durchmesserlinien und neben zahlreichen neuen Direktverbindungen entstehen auch perfekte Umsteigemöglichkeiten. Ein solches Angebot trägt massgeblich zu einem funktionierenden und effizienten Gesamtverkehrssystem bei. S-Bahninvestitionen bedeuten eine gesunde Entwicklung von Stadt und Land der Agglomeration Basel und damit in die Lebensqualität derer Bewohner.

Die Nutzung der S-Bahn beginnt oder endet heute meist am Bahnhof Basel SBB oder am Badischen Bahnhof. Dies entspricht nur sehr beschränkt den Wünschen der Bevölkerung und der Wirtschaft. Die Erreichbarkeit der Innenstadt und der Arbeitsplatz-gebiete ist mit allen Verkehrsträgern relativ aufwändig. Mit dem Herzstück wird die Basler Innenstadt und Arbeitsplatzgebiete besser erschlossen für Leute, die ausserhalb des Tramrayons wohnen. Neue Direktverbindungen dank Durchmesserlinien der S-Bahn rücken die Stadt wieder ins Zentrum und vernetzen die Korridore, ohne das Zentrum mit zusätzlichen Immissionen zu belasten. Durch den Wegfall von Umstiegen steigen Komfort und Zuverlässigkeit, während die Reisezeit reduziert werden kann.

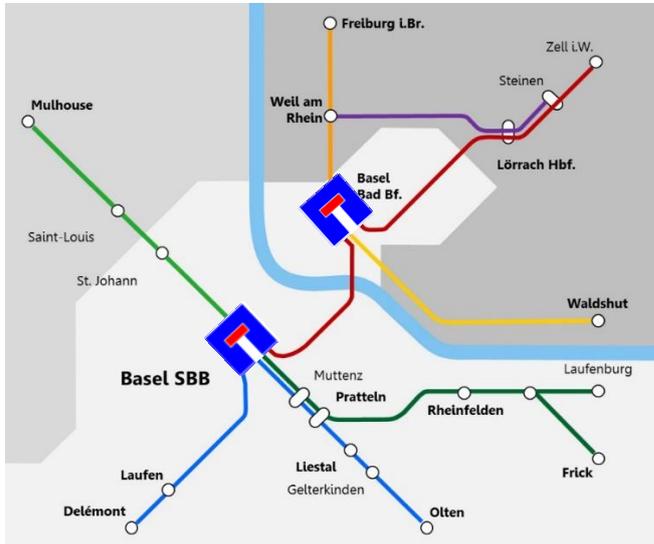
Dank Durchmesserlinien und attraktiven Verbindungen kann die S-Bahn Basel einen deutlich grösseren volkswirtschaftlichen Nutzen erzeugen. Die verbesserte Erreichbarkeit in der Agglomeration führt zu einer Vergrösserung des Arbeitsmarktes und dadurch zu höherer Wertschöpfung und höherem Volkseinkommen (Agglomerationseffekt). Alleine durch das Infrastrukturprojekt Herzstück entsteht für die Agglomeration Basel ein Gesamtnutzen von CHF 160 Mio. pro Jahr.

Diese Angebotsverbesserungen – sowohl die Taktverdichtung als auch die neuen Direktverbindungen – lassen sich nur mit dem Infrastrukturprojekt des Herzstücks realisieren. Die gegenwärtige Infrastruktur lässt wegen ihrer Lage und den bestehenden Kapazitätsengpässen keine annähernd gleichwertigen Angebotsausbauten zu, und würde ohne Ausbauten das Zusammenwachsen der trinationalen S-Bahn auf längere Zeit verhindern.

Basel erfährt durch seine (aus nationaler Sicht) periphere Lage etliche Nachteile. Umso wichtiger ist es, von den potentiellen Vorteilen der Grenznähe zu profitieren. Ein gut ausgebautes, grenzüberschreitendes Verkehrsnetz bildet die Grundlage für eine prosperierende wirtschaftliche Entwicklung. Eine starke Region Basel dank leistungsfähiger Verkehrsinfrastrukturen stärkt die ganze Schweiz. Was gut ist für Basel, nützt der Schweiz. Die Weichen dafür müssen jetzt gestellt werden.

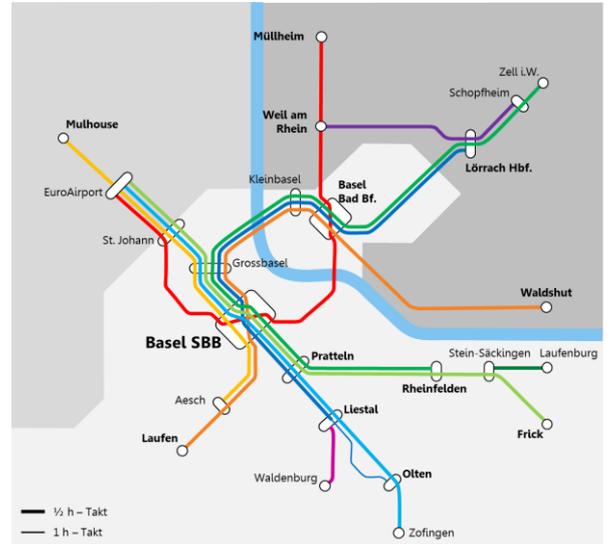
Die S-Bahn Basel heute:

- sozusagen 2 Kopfbahnhöfe
- 7 Zuständigkeiten
- nur bedingt abgestimmte Angebote
- meist nur ½h-Takt, in D/F nur 1h-Takt



Die S-Bahn Basel 2030:

- Entwicklung einer grenzüberschreitenden Trägerschaft für koordinierte Angebote mit Durchmesserlinien
- Jeweils 2 Linien im ½h-Takt ergänzen sich im inneren Kern zu einem ¼h-Takt mit perfekten Umsteigebeziehungen im Kernbereich



Für weitere Auskünfte steht Ihnen Christian Egler (076 370 05 18) zur Verfügung

Elisabeth Schneider
Starke Region

Franz Saladin
Handelskammer beider Basel

Christoph Buser
Wirtschaftskammer Baselland

Gabriel Barell
Gewerbeverband Basel Stadt