

## **Stellungnahme der GLP Basel-Stadt zur Vernehmlassung Verkehr`45**

### **Forderungen/Kritikpunkte spezifisch zu Basel-Stadt:**

- Die Perspektive Bahn 2050 räumt den grenzüberschreitenden Räumen und Agglomerationen eine wichtige Rolle ein, sprich dass man dort die S-Bahn ausbaut, um den Modalsplit positiv zu beeinflussen. In der Botschaft 27 hingegen haben ganz andere Projekte wie der Grimseltunnel und Luzern Vortritt, während wichtige Projekte in Basel zurückgestuft werden.
- Sehr wichtig für Basel-Stadt und die ganze Region: Die Aufnahme der Durchmesserlinie in Basel in die Botschaft 27 können wir zum jetzigen Zeitpunkt nicht verlangen, dafür sind wir planerisch zu wenig weit. Aber dass die Durchmesserlinie nur in den Erläuterungen erwähnt ist, jedoch nicht in den eigentlichen Bundesbeschlüssen, schwächt die Region Basel sehr. Die Region Basel muss mit der Durchmesserlinie in einem Bundesbeschluss explizit erwähnt werden, mit dem Ziel des Beschlusses einer ersten Etappe mit der Botschaft 31.
- Ebenfalls sehr wichtig für Basel-Stadt und die Region: Die S-Bahn Haltestelle Basel-Neuallschwil muss wieder in die Planung aufgenommen werden. Die Streichungsbegründung des Bundes (Kapazitätsverlust auf internationaler Hauptstrecke) überzeugt nicht: Die Haltestelle erschliesst das Entwicklungsgebiet Bachgraben, entspricht den Modalsplit-Zielen der Perspektive Bahn 2050 und ist umso wichtiger, als der Zubringer Bachgraben-Allschwil gleichzeitig auf die 6. Generation des Agglomerationsprogramms verschoben wird. Kapazitätskonflikte sind über die Angebotsplanung zu lösen, nicht durch Streichung der Haltestelle. Ausserdem ist Allschwil mit rund 22'000 Einwohner die grösste Gemeinde der Schweiz ohne eigenen Bahnanschluss – dies muss sich ändern.
- Mit der Vorlage werden neben Neuallschwil weitere Projekte in der Region gestrichen: die Haltestelle Basel Solitude (92,8 Mio.), die Entflechtung Pratteln (Studie, Ausbauschritt 2025) und die Haltestelle Dornach-Apfelsee im Birstal. Anders als bei anderen Projekten fehlt dazu eine einzelfallbezogene Begründung; die Streichung erfolgt pauschal über die Priorisierungskriterien. Wir fordern für jedes dieser Projekte eine nachvollziehbare Begründung sowie den Nachweis, dass die damit verbundenen Angebotsziele für die trinationale S-Bahn auch ohne diese Massnahmen erreichbar bleiben.
- Basel erhält in der 5. Generation nur 53,63 Mio. Franken bei einem Beitragssatz von 35 Prozent, andere Metropolitanräume ein Mehrfaches (Genf rund 190 Mio., Lausanne 153 Mio., Zürich-Glattal 134 Mio.). Zentrale Vorhaben wie die ÖV-Drehscheibe Bahnhof SBB West sowie die Tramprojekte Bachgraben, Grossbasel und Wettstein werden erst ab der 6. Generation in Aussicht gestellt. Wir fordern eine verbindliche Zusage für deren prioritäre Mitfinanzierung in der 6. Generation und eine Überprüfung des Beitragssatzes.
- Die GLP BS hat sich in der Abstimmung zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen (STEP) für den Rheintunnel ausgesprochen, da er die Voraussetzung zur Entlastung der Osttangente ist (auch wenn dies vom ASTRA nicht geplant war, sie wollten eine reine Kapazitätserhöhung umsetzen). Nach dem Nein zum Ausbauschritt 2023, das in Basel-Stadt besonders deutlich ausfiel, braucht die erneute Priorisierung des Rheintunnels eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Gründen der Ablehnung. Eine unveränderte Wiederaufnahme ohne diese Auslegeordnung können wir nicht unterstützen. Für uns ist dabei zentral, dass der Rheintunnel mit geeigneten flankierenden Massnahmen verbunden wird. Nach der Sanierung der Osttangente darf nicht einfach auf beiden Achsen die volle Kapazität ausgeschöpft werden. Es braucht lenkende Massnahmen, die sicherstellen, dass die mit dem Rheintunnel angestrebte Entlastung der Osttangente und des städtischen Strassennetzes tatsächlich erreicht und langfristig gesichert wird.

## Grundsätzliche Punkte:

- Wir vermissen die Gewichtung Klimaschutz in der Botschaft 27.
- Prozess Verkehr'45 steht praktisch quer zu den bisherigen und etablierten Planungsprozessen - mit allen Vor- und Nachteilen.
- Schüttelte die bisherige Planung kräftig durcheinander. Das birgt Risiken, oder zumindest Fragezeichen bezüglich Sorgfalt.
- Ist das Ganze wirklich durchdacht? Da dem Ganzen kein Angebotskonzept zugrunde liegt, darf man daran berechnete Zweifel haben.
- Die Bahn funktioniert nicht wie das Strassennetz. Schon kleine Veränderungen oder Engpässe im Netz haben Auswirkungen grossräumiger Natur.
- Man kann nicht erkennen ob wichtige Grundlagen wie die Perspektive Bahn 2050 (die unter anderem die Raumplanung und den Klimaschutz zu einer wichtigen Priorität erklärt) ausreichend in der Priorisierung berücksichtigt wurden.
- Wir kritisieren, dass neu vorgegeben werden soll, dass das Parlament nur noch über abgeschlossene Vorprojekte befinden kann. Das bedeutet verkürzt gesagt: Wenn die SBB oder das BAV ein Projekt absichtlich oder weshalb auch immer verzögert, hat das Parlament keine Möglichkeit mehr, dieses Projekt zu priorisieren. Es ist dann einfach nicht Teil der Vorlage. Das scheint uns zu viel Macht fürs BAV / die SBB. Die Prioritäten müssen vom Parlament kommen. Mehr Planungssicherheit und Kostensicherheit ist wichtig, aber man muss nicht grad vom einen ins andere Extrem kippen.