

Basel, 12. November 2021

Trinationale Resolution zur Stärkung des Schienenverkehrs im Raum Basel

Die trinationale Agglomeration Basel ist ein florierender Wirtschafts- und Lebensraum. Die ansässigen Leitbranchen Life Sciences und Logistik haben nationale und internationale Strahlkraft. Gemäss amtlicher Prognosen wird die Bevölkerungszahl im trinationalen Metropolitanraum der Nordwestschweiz, Südbadens und dem Elsass bis 2040 um 138'000 Personen anwachsen.¹ Das entspricht in etwa einer Zunahme an Einwohnern um die Städte Bern, Mulhouse oder Heilbronn. Damit verbunden ist auch ein starker Zuwachs an Beschäftigten von 89'000¹, welcher auf eine optimale grenzüberschreitende Mobilität als Grundlage angewiesen ist. Mit diesen Perspektiven bleibt der Metropolitanraum Basel auch künftig ein Wirtschaftsmotor der Schweiz, Deutschlands und Frankreichs.

Die Lage des Metropolitanraums am Drehkreuz europäischer Wasserweg-, Strassen- und Schienenverkehrskorridore, stellt indes besondere Anforderungen für ein gemeinsames Funktionieren des Personen- und Güterverkehrs. Obwohl die Region auf der Schiene das internationale Güterverkehrsaufkommen des Rhein-Alpen-Korridors und des Nordsee-Mittelmeer-Korridors bewältigt, verfügt sie als einziger Metropolitanraum der Schweiz² über keine leistungsfähige S-Bahn mit separater Trassenführung. Daher müssen die bestehenden und ohnehin schon knappen Schienenkapazitäten auf den Güter-, Fern- und Regionalverkehr aufgeteilt werden. Diese entwicklungshemmende Situation stellt das System Bahn vor grosse Herausforderungen, ihren geringen Anteil am Gesamtverkehr zu steigern oder zumindest zu erhalten. Beispielsweise ist der Güterimport in den Raum Basel auf der Strasse heute, gemessen am Warenwert, neunmal grösser als auf der Schiene.³ In Baden-Württemberg liegt der Anteil des Strassengüterverkehrs gemessen an der Tonnage über 15 mal höher als der Schienentransportanteil.⁴ Und auch der grenzüberschreitende Agglomerationsverkehr, mitsamt den ausgeprägten Pendlerströmen, ist weiterhin dominiert vom motorisierten Individualverkehr.

Ausgehend von den nationalen Verkehrsperspektiven sowie den genannten Bevölkerungsprognosen und wirtschaftlichen Aussichten ist mit einer zunehmenden Verschärfung der Problematik knapper Schienenkapazitäten zu rechnen. Hinzu kommen weitere Anforderungen an die Mobilität. Diese soll Zersiedelung begrenzen, Verlagerung hin zur Schiene fördern und im Einklang mit dem bundesrätlichen Ziel der Netto-Null CO₂-Emissionen bis 2050 sein. Um diese Anforderungen erfüllen zu können und die negativen Folgen einer Systemüberlastung zu vermeiden, fordern die Aufgabenträger der trinationalen S-Bahn «trireno» und die Industrie- und Handelskammern im Dreiland...

1. ... einen raschen und priorisierten Kapazitätsausbau der Schieneninfrastruktur im trinationalen Raum Basel.

¹ Hauptbericht zum Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation.

² Derzeit sind gemäss dem aktuellen, dynamischen Raumkonzept des Schweizer Bundesamtes für Statistik (BFS) die drei Räume Zürich, Lausanne-Genf und Basel als Metropolitanräume definiert.

³ Logistikradar Basel, 2019.

⁴ Verkehrsinfrastruktur 2030 – Ein Klimaschutzszenario für Baden-Württemberg, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, 2017.

Dadurch sollen die nationalen Verlagerungsziele im Güterverkehr erreicht, der internationale Fernverkehr nachhaltig gestärkt und bis im Jahr 2040 eine leistungsfähige S-Bahn, welche dem trinationalen Metropolitanraum gerecht wird, betrieben werden können.

2. ... die Aufnahme des Projekts Herzstück, als Teil des gemeinsamen Zielbilds Basel 2040, in den nächsten Eisenbahn-Ausbau schritt des Schweizer Bundes.

Erst mit der Realisierung des Herzstücks kann das regionale Schienenverkehrsangebot zu einer vernetzten trinationalen S-Bahn zusammenwachsen, welche die zahlreichen Siedlungs- und Arbeitsplatzschwerpunkte sowie die Kernstadt rasch und direkt miteinander verbindet. Die Ausbauten auf den Zulaufstrecken, für welche bereits Gelder gesprochen wurden, u.a. die Bahnanbindung EuroAirport sowie die Hochrhein- und Wiesentalbahn, können dadurch ihren vollen Nutzen entfalten. Darüber hinaus sind auch die übrigen Zulaufstrecken, z.B. im Fricktal, gemäss den Nachfrageprognosen auszubauen.

3. ... eine rasche Festsetzung der noch offenen infrastrukturellen Fragestellungen, welche für das verbindliche Vorantreiben der städtischen Umfeldplanungen getroffen werden müssen.

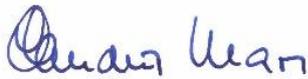
Nur so können raumplanerische Massnahmen zur Sicherung und Ausgestaltung der betroffenen Perimeter (Linienführung und Haltestellen) ergriffen sowie Planungs- und Investitionssicherheit für Investoren geschaffen werden.

Tatsache ist, dass mit den heute bestehenden Infrastrukturen die trinationale Agglomeration Basel ihren Beitrag an die nationalen Verlagerungs- und Klimaziele nicht leisten können. Ein starker Wirtschaftsstandort Basel, von dem neben dem trinationalen Metropolitanraum auch die Schweiz insgesamt profitiert, setzt ein leistungsfähiges Bahnsystem voraus. Dem gezielten Ausbau der Schieneninfrastruktur muss deshalb höchste nationale Priorität beigemessen werden.

**Im Namen der Industrie- und
Handelskammern im Dreiland**



Martin Dätwyler
Direktor der Handelskammer beider Basel



Prof. Dr. Claudius Marx
Hauptgeschäftsführer der Industrie- und
Handelskammer Hochrhein-Bodensee



Jean-Luc Heimburger
Präsident der CCI Alsace Eurométropole



Dr. Dieter Salomon
Hauptgeschäftsführer der Industrie- und
Handelskammer Südlicher Oberrhein

Im Namen von trireno



Regierungsrätin Esther Keller
Präsidentin trireno



Regierungsrat Isaac Reber
Vize-Präsident trireno



Jean Rottner
Präsident der Région Grand Est



Berthold Frieß
Ministerialdirektor Ministerium für
Verkehr Baden-Württemberg



Sandra Kolly
Vorsteherin Bau- und Justizdepartement
des Kantons Solothurn



Regierungsrat Stephan Attiger
Vorsteher Departement Bau, Verkehr und
Umwelt des Kantons Aargau



David Eray
Ministre de l'Environnement de la
République et Canton du Jura