



Trinationale S-Bahn Basel mit Herzstück

Dr. Patrick Leypoldt
Geschäftsführer Agglo Basel

- S-Bahn ist Rückgrat des Verkehrssystems der Agglomeration
- S-Bahn-Korridore sind Achsen der räumlichen Entwicklung (+ Einwohner / + Arbeitsplätze)
- S-Bahn ist Impulsgeber für wirtschaftliche Entwicklung
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im Kern und den S-Bahn-Korridoren
- Landschaftsräume zwischen den Korridoren nicht zerschneiden und schützen.



Zielsetzungen Zukunftsbild 2030 von Agglo Basel

- S-Bahn Basel - heute keine Durchmesserlinien
- Halbmesserlinien zwingen zum Umsteigen
- Kein gut abgestimmtes Angebot (CH / DE / FR)
- keine gemeinsame "Marke"
- Unzureichende Fahrgastinformation
- Komplexe inkohärente Tarifstruktur
- S-Bahn kann heute nur sehr beschränkt „Wunschverbindungen“ anbieten



AGGLO BASEL



3

S-Bahn Basel – Situation heute



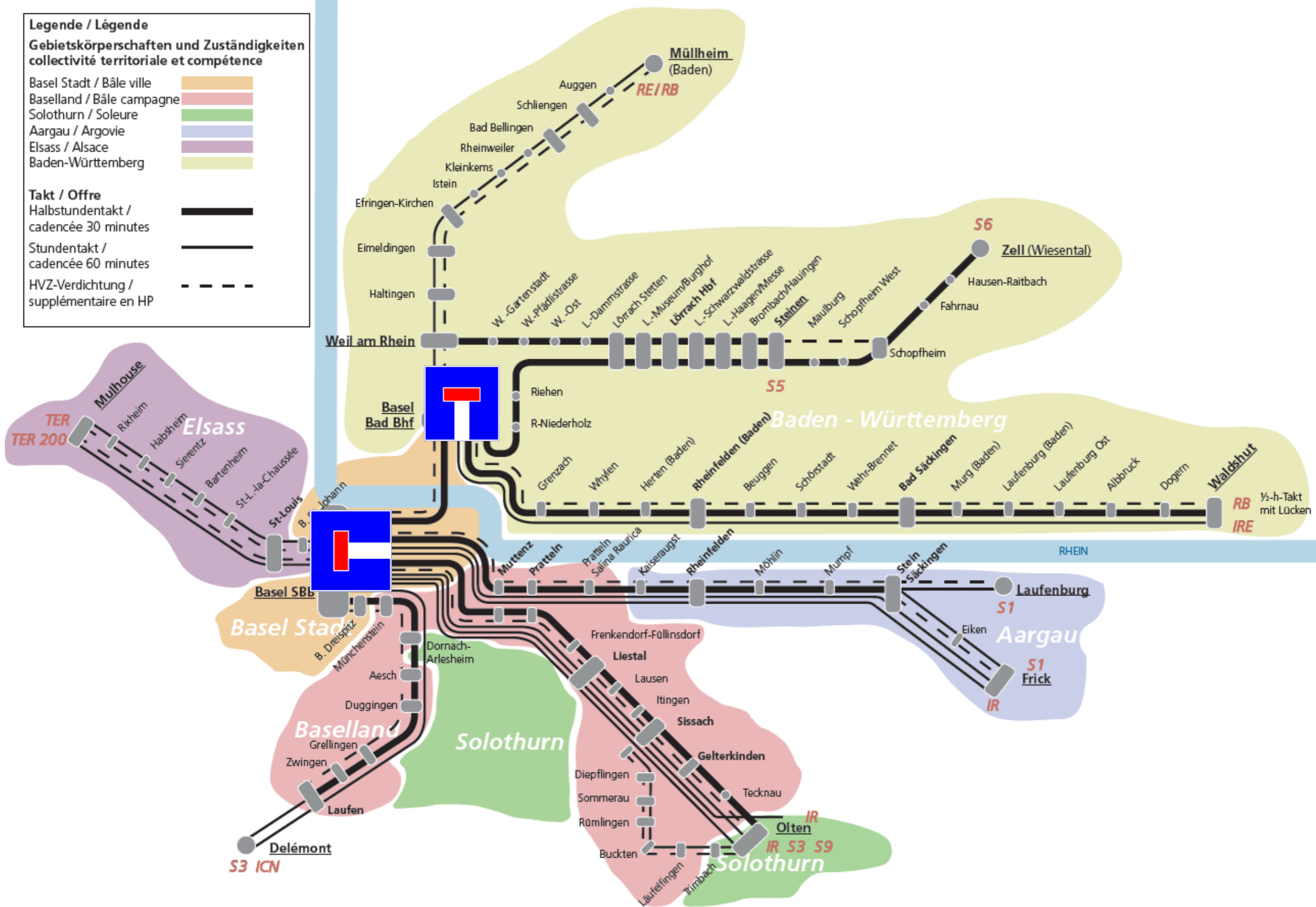
“Wunschverbindungen” bietet die Strasse an!

- Strassennetz in der trinationalen Agglomeration schon heute sehr überlastet («Dauerstau»)
- Umweltbelastungen hoch
- Strassenverkehrsanteil bei Pendlern hoch (v.a. grenzüberschreitend, vier von fünf Pendlern könnten auf den ÖV umsteigen).
- Model Split DE – CH: 80% MIV
- Modal Split FR – CH: 85% MIV
- Hohe Umsteigepotenziale vor allem bei Pendlern



Grenzüberschreitende Pendler sind auf der Strasse!
Ist das Suffizient?

Legende / Légende	
Gebietskörperschaften und Zuständigkeiten collectivité territoriale et compétence	
Basel Stadt / Bâle ville	
Baselland / Bâle campagne	
Solothurn / Soleure	
Aargau / Argovie	
Elsass / Alsace	
Baden-Württemberg	
Takt / Offre	
Halbstundentakt / cadencée 30 minutes	
Stundentakt / cadencée 60 minutes	
HVZ-Verdichtung / supplémentaire en HP	



Die Alternative ist heute noch in der Sackgasse! S-Bahn Basel – Zuständigkeiten und Angebot 2014



Baden-Württemberg
MINISTERIUM FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR



AGGLO BASEL



AGGLO BASEL



7

Durchbruch bei der trinationalen Langfristplanung durch strategische Zusammenarbeit der Besteller

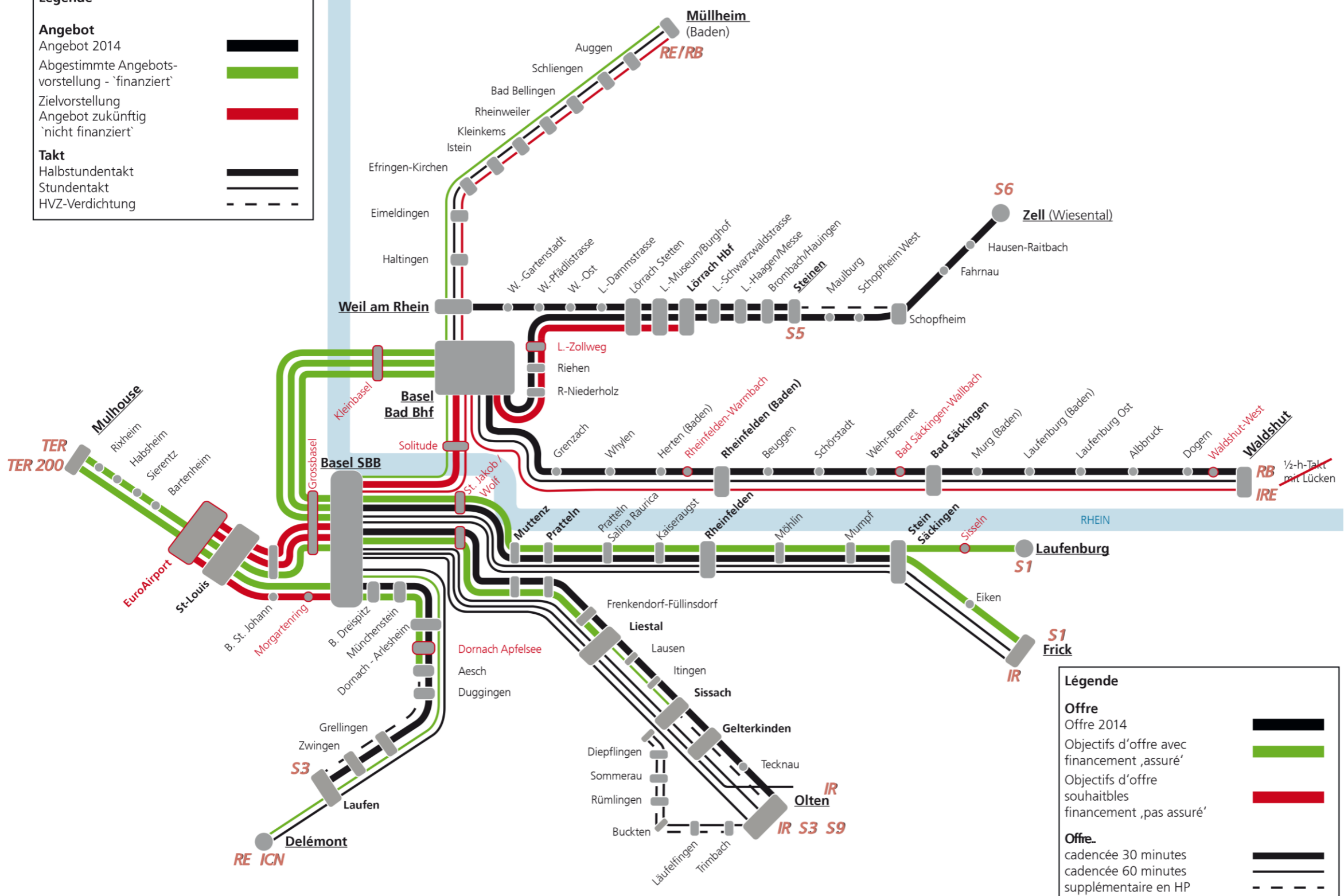
Legende

Angebot

- Angebot 2014 (Black line)
- Abgestimmte Angebotsvorstellung - 'finanziert' (Green line)
- Zielvorstellung Angebot zukünftig 'nicht finanziert' (Red line)

Takt

- Halbstundentakt (Single black line)
- Stundentakt (Double black line)
- HVZ-Verdichtung (Dashed black line)



Légende

Offre

- Offre 2014 (Black line)
- Objectifs d'offre avec financement 'assuré' (Green line)
- Objectifs d'offre souhaitables financement 'pas assuré' (Red line)

Offre.

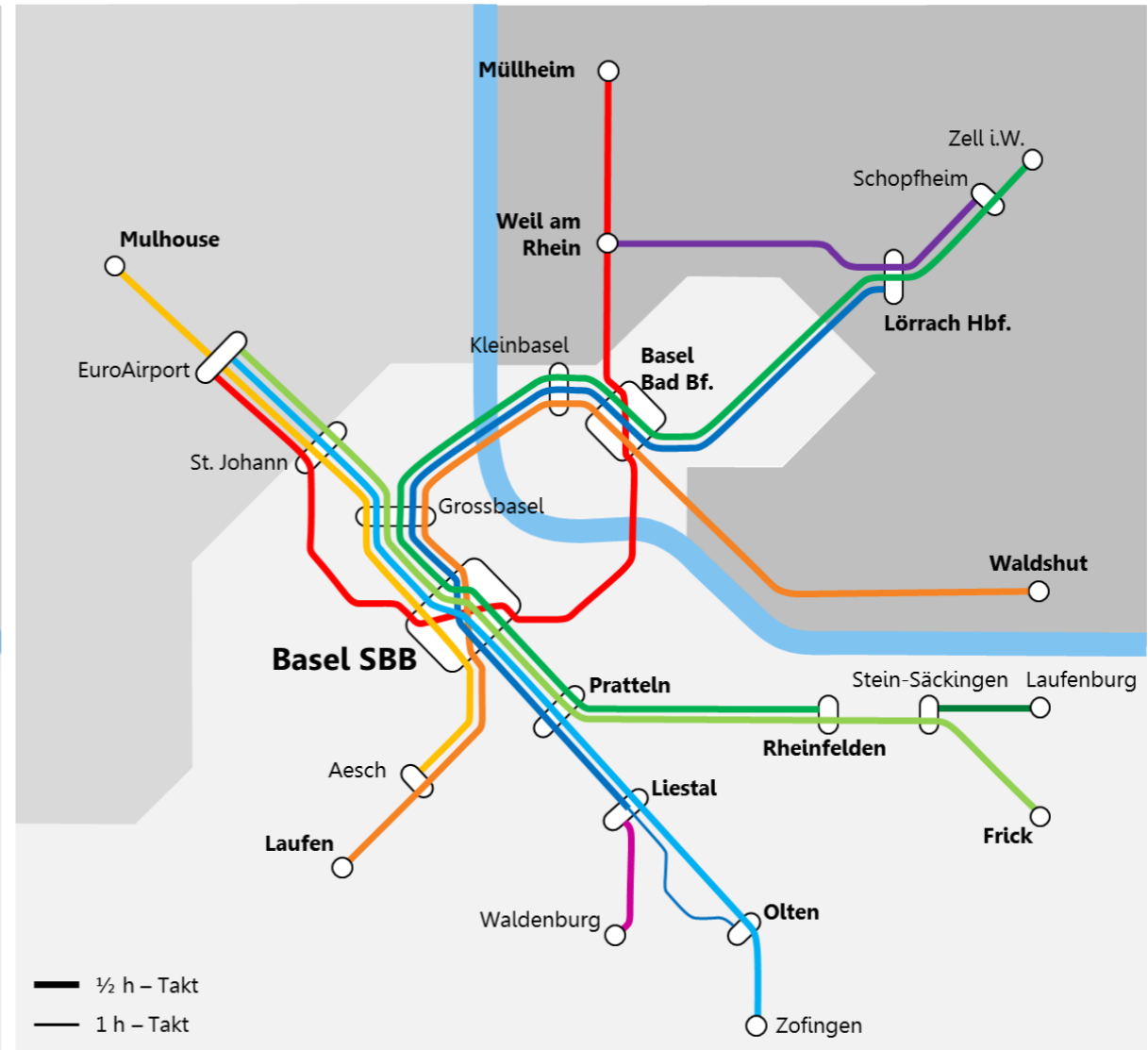
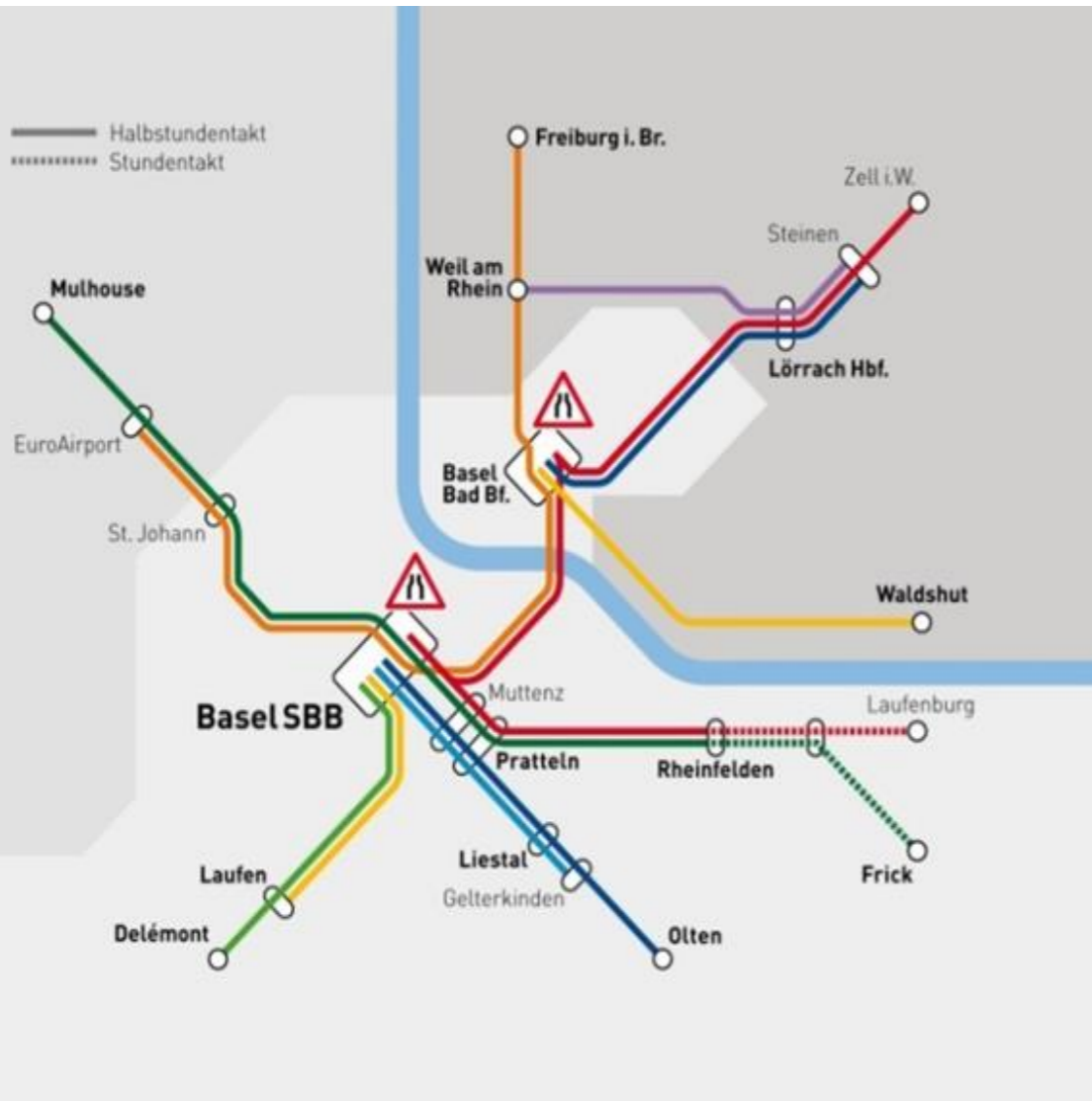
- cadencée 30 minutes (Single black line)
- cadencée 60 minutes (Double black line)
- supplémentaire en HP (Dashed black line)



Angebotsziele 2030 gemeinsam festgelegt

2014

2030



S-Bahn Basel heute und mit Durchmesserlinie 2030

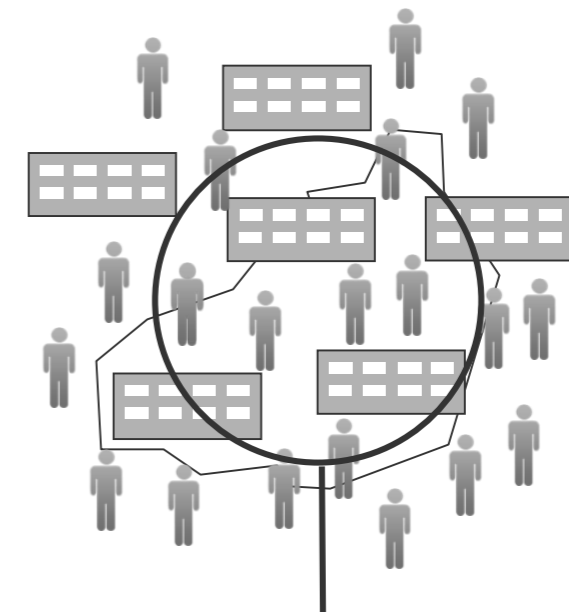


Relation	2014	2030	Vergleich 2014/2030
Basel Bad Bf - Rheinfelden	32	30	-2
Basel Bad Bf - Aesch	30	27	-3
Basel SBB - EuroAirport	22	13	-9
EuroAirport - Rheinfelden	46	36	-10
EuroAirport - Liestal	40	30	-10
EuroAirport - Aesch	36	31	-5
Lörrach Hbf - Pratteln	40	34	-6

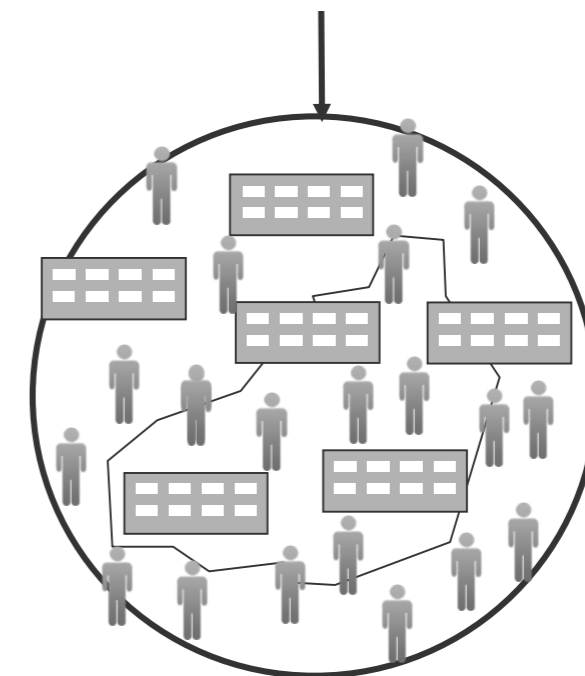
- Zeitersparnis
- Direkte Verbindung ohne Umsteigen
- Stabilere Reisezeiten

Beispiel für Reisezeiten zwischen Bahnhöfen 2030

- Gute Erreichbarkeit mit ÖV in Wachstumsregion Basel sicherstellen
- Arbeits- und Lebensräume sinnvoll verknüpfen
- Wirtschaft stärken – Wohlstand sichern
- National und international wichtigen Bahnknoten Basel entflechten
- Mehrverkehr über öV abwickeln – Strasse entlasten
- Zersiedelung stoppen – Freiräume erhalten
- **Quantensprung für Erreichbarkeit+Funktionalität**



Mit Durchmesserlinien:
 ÖV-Arbeitsplatzeinzugsgebiet
 = MIV-Arbeitsplatzeinzugsgebiet




Durchmesserlinie = Nutzen!
Verlagerung = Suffizienz!

- Ohne trinationale S-Bahn mit Durchmesserlinie (Herzstück) wird es:
 - mehr Stau geben (volkswirt. Schaden),
 - längere Fahrzeiten geben,
 - zu mehr Unfällen kommen
 - wird das Wohnen in ländlichen Räumen attraktiver bleiben (kein Strassenlärm).
- Wirtschaftlicher Kontext: Die Agglomeration Basel lebt zu einem Grossteil vom einem dynamischen Pharma/Logistik-Cluster, wenn die S-Bahn nicht trinational ausgebaut wird, müssen Strassen ausgebaut werden!



Fazit



Wir profitieren von Bauwerken und Einrichtungen, die unsere Eltern und Grosseltern geschaffen haben. Was schaffen wir für unsere Kinder und Grosskinder?

www.agglobasel.org