



Referenz/Aktenzeichen: 031.12/2008-12-04/274

# Medienrohstoff

## Trinationale Langfristplanung Basel TLB

Im Jahr 2003 haben die Verkehrsministerien Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz (vertreten durch das Bundesamt für Verkehr) einen Ausschuss mit dem Titel „Trinationale Langfristplanung Basel“ (TLB) eingesetzt. Der Ausschuss hatte das Ziel, die Verkehrsentwicklung in den nächsten 25 Jahren im Dreiländereck Basel zu untersuchen und zu klären, ob die Kapazitäten der Schienennetze ausreichen oder ob Ausbauten nötig sind. Damit sollen Grundlagen für weitere Entscheide vorliegen.

Der TLB-Lenkungsausschuss hat den entsprechenden Bericht am 8. Dezember 2008 verabschiedet. Dieser Medienrohstoff fasst die Eckpunkte des Berichts zusammen und legt dabei einen Schwerpunkt auf Schweizer Aspekte.

### 1. Ausgangslage

Im Grossraum Basel bündeln sich internationaler Personen- und Güterverkehr der Transitachse durch die Schweiz. Basel ist ein wichtiger Bahnhof im nationalen Verkehr, und gleichzeitig besteht im dicht besiedelten Gebiet eine grosse Nachfrage nach Personen-Nahverkehr.

Aufgrund der damaligen Annahmen rechneten die Bahnen mit Engpässen und veröffentlichten im Jahr 2003 Variantenüberlegungen zur Konfliktlösung. Unter der Bezeichnung „Bypass Basel“ wurde vorgeschlagen, eine Eisenbahnstrecke für Güterverkehr herzurichten, die den Raum Basel auf deutschem und Schweizer Gebiet umfährt. Die Diskussionen um den Bypass drehen sich um die Frage, ob tatsächlich Engpässe zu erwarten sind sowie um die Frage, wo welcher Verkehr durchgeführt wird und ob es dazu neue Infrastruktur braucht.

Im Jahr 2004 bildeten die Verkehrsministerien von Deutschland, Frankreich und der Schweiz die Organisation „Trinationale Langfristplanung Basel“ TLB, um diese Fragen zu klären. Beteiligt waren nebst der drei Ministerien auch die drei direkt betroffenen Schienennetzbetreiber (RFF, DB Netz AG und SBB Infrastruktur) sowie Vertreter der betroffenen Regionen. Der Vorsitz der TLB obliegt dem Bundesamt für Verkehr.

### 2. Annahmen des Berichts

Der Bericht umfasst drei Untersuchungsräume, zwei Zeithorizonte sowie mehrere verkehrspolitische Szenarien.



Referenz/Aktenzeichen: 031.12/2008-12-04/274

#### Untersuchungsräume:

- **Untersuchungsraum I:** Grossraum Europa
- **Untersuchungsraum II:** Alpenraum mit den vier Alpenübergängen Mont-Cenis, Lötschberg, Gotthard und Brenner
- **Untersuchungsraum III:** Einzugsgebiet des Oberrheins von Strassburg in den Raum Olten, begrenzt durch die Vogesen und den Schwarzwald

Der Untersuchungsraum III wurde am intensivsten bezüglich Nachfrage und Leistungsfähigkeit des Schienennetzes analysiert.

#### Zeithorizonte:

- „**2015**“: steht für die Verhältnisse bei Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels, und entspricht nach heutigem Stand dem Jahr 2017
- „**2030**“: steht für die langfristige Entwicklung in rund 20 Jahren

#### Verkehrspolitische Szenarien:

- „**Grundszenario**“: die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen für Schienen- und Strassenverkehr entsprechen etwa dem heutigen Status Quo
- „**Bahnszenario**“: der Schienenverkehr wird verstärkt gefördert, die Rahmenbedingungen verschieben sich zugunsten der Bahn
- „**Szenario mit Basistunnels**“: die Neubaustrecke Lyon-Turin (Mont-Cenis) sowie der Brenner Basistunnel werden bis 2030 in Betrieb genommen
- „**Szenario ohne Basistunnels**“: die beiden Basistunnel Mont-Cenis und Brenner werden nicht bis 2030 realisiert

In Bezug auf das Schweizer Schienennetz geht der Bericht von der Annahme aus, dass die derzeit vom Parlament beratenen Ausbau-Massnahmen im Rahmen des ZEB-Gesetzes realisiert werden. Im Bahnszenario 2030 sind auch über ZEB hinausgehende Massnahmen wie der Vollausbau der Gotthardachse unterstellt.

Die Nachfrage-Entwicklung im Schienenverkehr wird vom Bericht nach der Harmonisierung verschiedener Studien und Prognosen heute moderater beurteilt als in früheren Prognosen. Gründe dafür sind die Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung sowie zur Wirtschaftsentwicklung. Diese moderatere Einschätzung deckt sich mit derjenigen der EU-Kommission im Jahr 2006. Über die Harmonisierung der Prognosen hat die TLB bereits Ende 2006 informiert (<http://www.news-service.admin.ch/NSBSubscriber/message/de/8996>).



Referenz/Aktenzeichen: 031.12/2008-12-04/274

Um frühere Studien und Annahmen vergleichbar zu machen, wurden verschiedene gemeinsame Annahmen getroffen (bsp. Betriebszeiten der Bahnen, Zugbildung) sowie Daten vereinheitlicht.

### **3. Methodik des Berichts: Bestweg**

Der Bericht verwendet das Modell der „Bestweg-Umlegung“. Dieses theoretische Modell geht davon aus, dass der Verkehr auf den wirtschaftlich günstigsten Routen abgewickelt wird, also auf welchen das beste Verhältnis von Zeit und Kosten zu realisieren ist.

### **4. Kapazitätsanalysen im Schweizer Schienennetz**

Das BAV geht davon aus, dass in den nächsten Jahren ein Ausbau im Personennahverkehr im Raum Basel stattfinden wird. Daher hat der Bericht für die Kapazitätsanalyse des Schweizer Schienennetzes drei weitere Szenarien berücksichtigt:

- Ausbau des Regio-S-Bahn-Angebots auf ¼-Stunden-Takt
- Ausbau des Regio-S-Bahn-Angebots auf ¼-Stunden-Takt nur zu Hauptverkehrszeiten
- Angebot der Regio-S-Bahn gemäss heutigem Stand (ohne Ausbau)

#### **2015**

Die Analysen ergeben, dass die Kapazitäten ohne Ausbau der Regio S-Bahn Basel bis ins Jahr 2015 genügen. Im schienenfreundlichen Bahnszenario wird die Kapazitätsgrenze erreicht.

Bei einem Ausbau der Regio-S-Bahn Basel genügen 2015 die Kapazitäten im Grundszenario, sofern Begleitmassnahmen ergriffen werden.

#### **2030**

Im Jahr 2030 fehlen aufgrund der Analyse im Grundszenario 3 Trassen, im Bahnszenario 4 Trassen pro Stunde. Dies gilt unabhängig vom Ausbau der Regio-S-Bahn Basel.

Mit betrieblichen und kleineren oder mittleren baulichen Anpassungen, namentlich auf den Linien Basel-Olten und Basel-Stein, können die Überlastungen teilweise aufgefangen werden: Gewonnen wird dadurch eine Trasse pro Stunde. Mit einem Ausbau der Regio-S-Bahn nur zu Hauptverkehrszeiten kann eine weitere Trasse pro Stunde gewonnen werden.



Referenz/Aktenzeichen: 031.12/2008-12-04/274

## 5. Schlussfolgerungen

In der Schweiz gibt es zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Gotthardbasistunnels keine nennenswerten Engpässe beim Güterverkehr.. Das Verkehrswachstum führt aber dazu, dass zwischen diesem Zeitpunkt und 2030, der Ausbau der Regio S-Bahn vorausgesetzt, die Kapazitätsgrenzen des Schienennetzes erreicht werden und zunehmend Engpässe entstehen. Je nach Entwicklung könnten bis zu vier Trassen pro Stunde fehlen.

Das Ausmass der möglichen Engpässe hängt von verschiedenen Faktoren ab:

- ob das "Grundszenario" oder das "Bahnszenario" eintritt
- welche Ausbauten auf dem schweizerischen Schienennetz getätigt werden können
- in welchem Masse ein Ausbau der Regio S-Bahn Basel erfolgt
- ob international alpenquerende Neubaustrecken realisiert werden (Brenner-Basistunnel oder Mont-Cenis)

In wie weit diese Faktoren in einem Zeitraum nach 2015 eintreffen, lässt sich zum heutigen Zeitpunkt nur schwer voraussagen. Es lässt sich allerdings im gesamten trinationalen Raum feststellen, dass die Netze bis zu einem Zeitraum 2030 an ihre Sättigungsgrenzen gelangen werden. Dies hat Einfluss auf die Fahrplanstabilität des Schienenverkehrs. Betriebliche und kleinere bauliche Anpassungen sind möglich, haben aber möglicherweise betriebliche Einschränkungen zur Folge.

Da viele dieser Fragen noch offen sind, hat der TLB-Lenkungsausschuss beschlossen, vorerst die weitere Entwicklung zu verfolgen und in dieser Zeit die jeweiligen nationalen Planungsarbeiten voranzutreiben. Die drei Länder werden gegenseitig die Entwicklung der Nachfrage, Entscheide zum Infrastruktur-Ausbau und zur Angebotsplanung koordinieren. Spätestens im Jahr 2013 wollen die drei Staaten eine Bilanz ziehen und das weitere Vorgehen besprechen.

Kontakt/Rückfragen: Bundesamt für Verkehr, Information, +41 31 323 06 65