

Planungsauftrag Nordwestschweiz Angebotsentwicklung Regionalverkehr



Kantone Aargau, Basel Landschaft, Basel Stadt, Jura und Solothurn
Schweizerische Bundesbahnen AG

Kurzbericht zum Zeithorizont 3 (ZEB-Kernangebot 2030)
Stand 15. Dezember 2008

Planungsauftrag Nordwestschweiz Kurzbericht Zeithorizont 3

Redaktion

Kanton Aargau

Departement Bau, Verkehr und Umwelt

Abteilung Verkehr

reto.kobi@ag.ch

Kanton Basel Landschaft

Amt für Raumplanung

Bau- und Umweltschutzdirektion

Öffentlicher Verkehr

markus.meisinger@bl.ch

Kanton Basel Stadt

Wirtschafts- und Sozialdepartement

Öffentlicher Verkehr

wolfgang.fleischer@bs.ch

République et Canton du Jura

Service des transports et de l'énergie

david.asseo@jura.ch

Kanton Solothurn

Amt für Verkehr und Tiefbau

Abteilung Öffentlicher Verkehr

ludwig.duenbier@bd.so.ch

Schweizerische Bundesbahnen AG

Personenverkehr, Strategische Angebotsplanung

oliver.specker@sbb.ch

Inhalt

1.	Einleitung.....	4
1.1.	Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur ZEB	4
1.2.	Ziele des Planungsauftrags	4
1.3.	Räumliche Abgrenzung.....	5
1.4.	Zeitliche Abgrenzung – Zeithorizonte.....	6
2.	Abklärungen zum Zeithorizont 2030	6
2.1.	Einleitung.....	6
2.2.	Zielkonzepte für den Zeithorizont 2030	7
2.3.	Infrastrukturmassnahmen	8
2.4.	Infrastrukturstudien und Vorprojekte	10
3.	Finanzierung Infrastrukturausbauten	11
4.	Nächste Planungsschritte	12

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Räumliche Abgrenzung des Planungssperimeters

Abbildung 2: Zeithorizonte und hinterlegte Infrastrukturausbauten

Abbildung 3: Übersicht über die Zielkonzepte im Zeithorizont 3

Abbildung 4: Infrastrukturkosten nach Tälern zusammengefasst (+/- 50 %)

Abbildung 5: Finanzierungsgefässe und deren zeitliche Einbettung

Abkürzungsverzeichnis

EO	Erweiterungsoption	ZEBG	ZEB-Gesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit		
KA	Kernangebot		
NWCH	Nordwestschweiz		
RV	Regionalverkehr		
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur		

1. Einleitung

1.1. Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur ZEB

Der Bundesrat veröffentlichte Ende 2007 die Botschaft "Gesamtschau FinöV" in der die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) umfassend dargestellt wird. ZEB baut auf dem heutigen Bahnnetz und -angebot auf (Bahn 2000 1. Etappe) und orientiert sich an einem langfristigen Zeithorizont 2030. Der Bundesrat schlägt im Fernverkehr ein Kernangebot (KA) vor und unterbreitet dem Parlament den Entwurf eines Bundesgesetzes über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEBG). Darin wird der Ausbau der Infrastrukturen in seinen Grundzügen festgelegt. Das Angebot im Personenfernverkehr wurde im Rahmen der ZEB-Planungen mit den absehbaren Entwicklungen im Güterverkehr im Nord-Süd-Korridor und auf den Zulaufstrecken zu den Rangierbahnhöfen abgestimmt. Wichtiges Element der Botschaft "Gesamtschau FinöV" sind die Erweiterungsoptionen (EO), die weitere Entwicklungsschritte beim öV-Angebot aufzeigen. Für die Nordwestschweiz sind drei EO skizziert und der Infrastrukturbedarf aufgelistet.

Die Weiterentwicklung des Regionalverkehrs (RV) war nicht Bestandteil der bisherigen ZEB-Planungen. Der RV basiert darin weitgehend auf einem Mengengerüst entsprechend Bahn 2000 1. Etappe. Angebotselemente für die Hauptverkehrszeit (HVZ) sind sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr nicht enthalten.

1.2. Ziele des Planungsauftrags

Der Planungsauftrag Nordwestschweiz hat zum Ziel, Perspektiven und Entscheidungsgrundlagen für das RV-Angebot in der NWCH zu entwickeln und den notwendigen zusätzlichen Infrastrukturbedarf aufzuzeigen. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit den inhaltlichen und politischen Arbeiten des Projektes „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB)“ und den Planungsvorgaben der Kantone.

Ziel des Planungsauftrags ist:

- Die Entwicklung eines Angebotskonzepts für den Regionalverkehr unter Berücksichtigung der Angebotsvorstellungen der beteiligten Kantone.
- Die Erarbeitung einer auf die Nachfrage und Bedürfnisse des Marktes ausgerichteten Angebotsentwicklung inklusive Dokumentation der Wirkung mit anerkannten Modellen.
- Das Berechnen der Auswirkungen der Angebotsentwicklung auf die Betriebskosten und den Abgeltungsbedarf.
- Das Ermitteln des benötigten Rollmaterials und der notwendigen Infrastrukturanpassungen zur Realisierung des Angebotskonzepts.
- Aufzeigen der Auslastung der Sitz- und Stehplätze in einem mittelfristigen Zeithorizont und Erarbeiten von Lösungsmöglichkeiten bei zu stark ausgelasteten Zügen ohne Infrastrukturausbauten.

Der vorliegende Kurzbericht fasst den aktuellen Stand der umfangreichen Arbeiten im Planungsauftrag zusammen. Er stellt die Grundlagen zum Angebot und zu den Infrastrukturelementen bereit, damit die Kredite für Studien und Vorprojekte von den Regierungen bzw. den Parlamenten der beteiligten Kantone genehmigt werden können.

1.3.Räumliche Abgrenzung

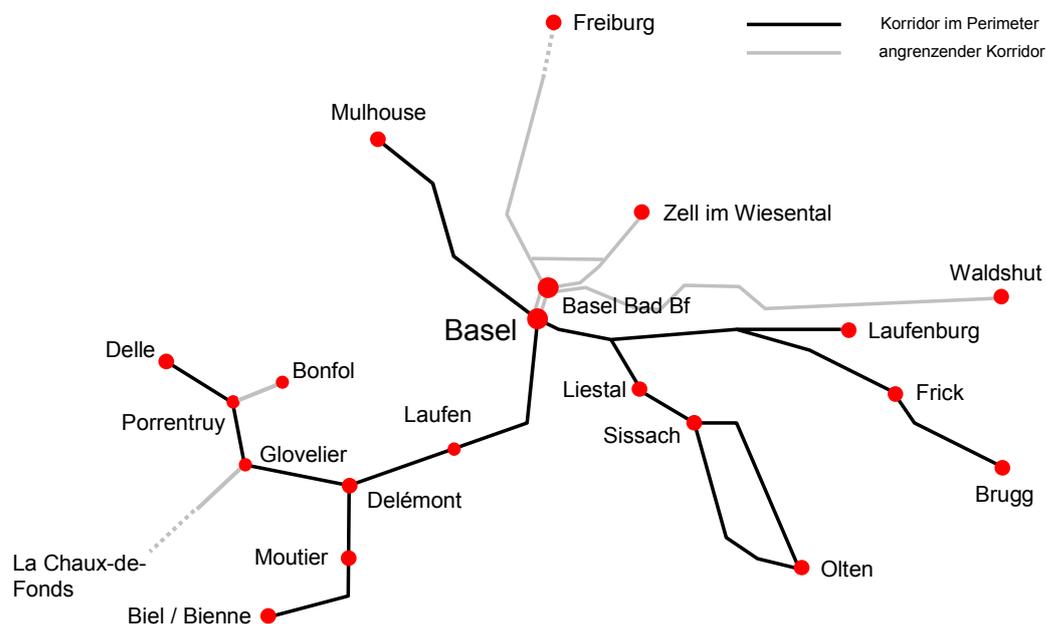


Abbildung 1: Räumliche Abgrenzung des Planungsperimeters

Das Angebotskonzept für den Regionalverkehr konzentriert sich im vorliegenden Planungsauftrag auf die in Abbildung 1 hervorgehobenen Bahnlinien. Die Abstimmung mit den angrenzenden Angebotsplanungen in der Schweiz bzw. zu den Strecken an Ober- und Hochrhein ist sichergestellt. Bei den grenzüberschreitenden Überlegungen führen die Unsicherheiten bei der langfristigen Entwicklung der übergeordneten Angebote im Fern- und Güterverkehr dazu, dass noch keine vergleichbare Planungstiefe erreicht werden kann. Im Gegensatz zur Schweiz bestehen in Deutschland und Frankreich keine gesicherten langfristigen Konzeptvorstellungen.

1.4. Zeitliche Abgrenzung – Zeithorizonte

Fahrplanjahre	Projekt	Vorh. Infrastrukturausbauten als Planungsvorgabe
ab 2009-2015	Horizont 1	2. Rheinbrücke Basel, Katzenbergtunnel (D), TGV Rhin-Rhône (F), Lückenschluss Delle – Belfort (CH-F).
ab 2016-2020	Horizont 2	Gotthardbasistunnel / Ceneribasistunnel, evtl. Schienenanschluss EuroAirport, erste Ausbauten ZEB, Durchmesserlinie Zürich, 3. und 4. Gleis Basel – Karlsruhe (D).
ab 2020-2030	Horizont 3	ZEB-Ausbauten realisiert. ¹

Abbildung 2: Zeithorizonte und hinterlegte Infrastrukturausbauten

Der vorliegende Bericht beschränkt sich auf die Ergebnisse zu den RV-Abklärungen zum Zeithorizont 3. Die Arbeiten am Fernverkehrskonzept für den Zeithorizont 2 sind noch nicht abgeschlossen. Die RV-Planungen für den Zeithorizont 2 werden in einem zweiten Planungsschritt in Angriff genommen. Dabei ist sowohl beim Fern- als auch beim Regionalverkehr die Aufwärtskompatibilität von Angebotsverbesserungen zum Zielhorizont 2030 wichtig.

2. Abklärungen zum Zeithorizont 2030

2.1. Einleitung

Im Rahmen der Planungsarbeiten ging es darum, in den einzelnen Bahnkorridoren unterschiedliche, aber konkrete Angebotsvarianten zu entwickeln und zu bewerten (verkehrliche Wirkung und Infrastrukturinvestitionsbedarf). Gleichzeitig musste die Realisierbarkeit dieser Konzepte in Abstimmung mit den langfristigen Fernverkehrs- und Güterzugskonzepten nachgewiesen und abgestimmt werden. Gerade die Entwicklungen im Güterverkehr (allen voran der Gütertransitverkehr Nord-Süd) prägen dabei die möglichen Angebotskonzepte im Ergolztal und im Fricktal massgeblich.

Im Kapitel 2.2 werden die Ergebnisse der Angebotsplanungen auf der Regio-S-Bahn für den Zeithorizont 2030 (ZEB) zusammengefasst. Im Kapitel 2.3 werden anschliessend die zur Umsetzung des Zielkonzepts notwendigen Infrastrukturmassnahmen erläutert.

¹ Die Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn ist eng mit der Realisierung des so genannten «Herzstücks» verknüpft. Dieses ist eine unterirdische Direktverbindung zwischen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof sowie aus dem Umland in die Basler Innenstadt. Gemäss den Parlamentsvorlagen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt zur Finanzierung der weiteren Planungsarbeiten ist die Realisierung des «Herzstücks» als Anschluss der Regio-S-Bahn auf diesen Horizont erklärtes politisches Ziel. Das «Herzstück» ist nicht Gegenstand dieses Berichts. Das Projekt wird separat untersucht. Es kann allerdings seinen vollen Nutzen nur entfalten, wenn die in diesem Bericht beschriebenen Ausbauten realisiert sind.

2.2. Zielkonzepte für den Zeithorizont 2030

Ausgehend von den langfristigen Zielvorstellungen der Kantone Aargau, Basel Landschaft, Basel Stadt, Jura und Solothurn und in Abstimmung mit den Verkehrsprognosen für das Jahr 2030 wurden von Seiten der SBB und den Kantonen Angebotsvarianten für das Ergolztal, das Fricktal und das Laufental erarbeitet, einander gegenübergestellt und bewertet. In den drei Tälern führten jeweils unterschiedliche Überlegungen und Gründe zur Auswahl der Zielkonzepte 2030.

In der folgenden Grafik sind die im Zeithorizont 2030 realisierbaren Zielkonzepte dargestellt²:

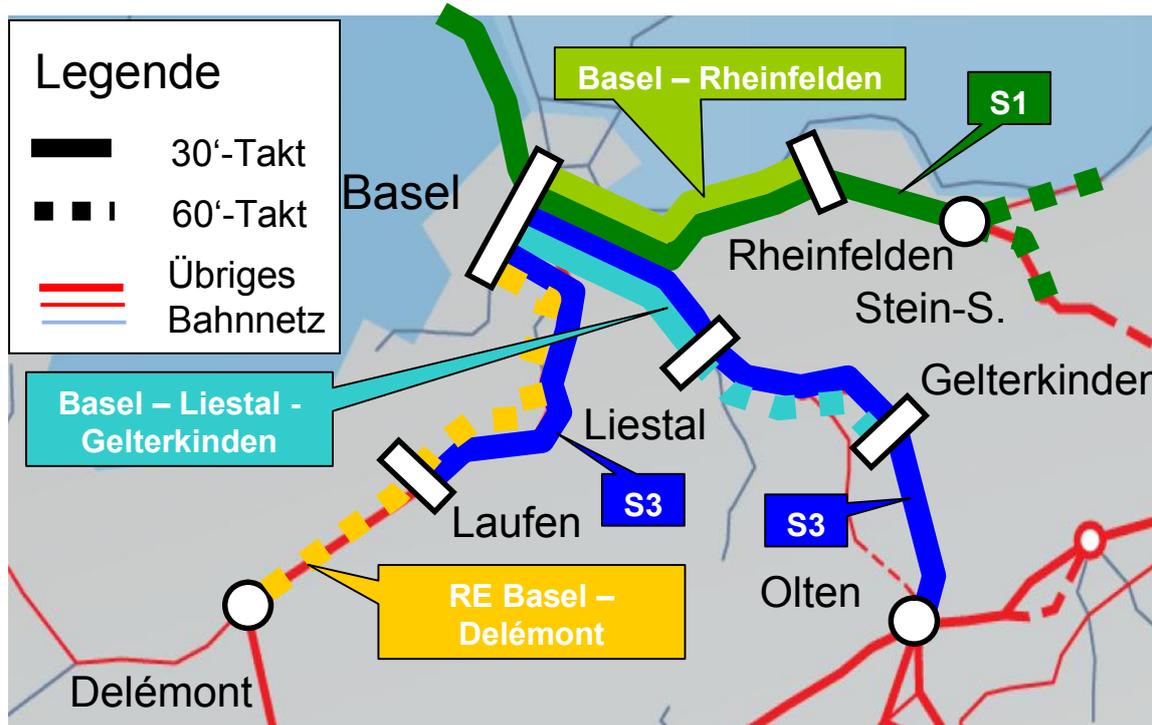


Abbildung 3: Übersicht über die Zielkonzepte des Regionalverkehrs im Zeithorizont 3

Fricktal (Basel – Rheinfelden – Laufenburg/Frick)

Als Zielzustand wurde im Fricktal die Realisierung des durchgehenden Viertelstundentakts zwischen Basel und Rheinfelden festgelegt. Die Umsetzung dieses Zielkonzepts ist von Angebotsentwicklungen abhängig, die nicht im Einflussbereich des Planungsauftrags liegen und die heute vor allem im Güterverkehr noch nicht vollumfänglich bekannt sind. Die Wahrscheinlichkeit ist gross, dass der durchgehende $\frac{1}{4}$ h-Takt nicht angeboten werden kann bzw. grosse Infrastrukturausbauten bedingen würde. Inwieweit der $\frac{1}{4}$ h-Takt Basel – Rheinfelden zur HVZ auf Basis der ZEB-Investitionen fahrbar sein wird, ist Gegenstand weiterer Abklärungen.

Als Reaktion auf diese Planungsunsicherheit musste im Fricktal ein Zwischenschritt entwickelt werden. Als Übergangslösung sind die Halte der halbstündlichen InterRegiozüge Basel – Brugg – Baden – Zürich in Rheinfelden, Stein-Säckingen und Frick, wie sie bereits im Rahmen des ZEB-Fernverkehrskonzepts eingeplant sind, mit zusätzlichen Halten in Möhlin

² Als Voraussetzung für die Umsetzbarkeit der Angebotsvarianten gilt die bauliche Realisierung der Infrastrukturmassnahmen gemäss Kapitel 2.3.

oder Pratteln zu ergänzen. So kann durch eine optimale Kombination von Fern- und Regionalverkehrsangeboten für die wichtigsten Haltepunkte im Fricktal ein gutes Gesamtangebot mit vier Verbindungen pro Stunde von und nach Basel umgesetzt werden. Damit die zusätzlichen Halte im Fricktal eingeführt werden können, ist der Einsatz von neuem, leistungsfähigem und beschleunigungsstarkem Rollmaterial nötig, welches von Seiten der SBB zurzeit beschafft wird.

Ergolzthal (Basel – Liestal – Olten)

Auch im Ergolzthal wird das Regio-S-Bahnangebot stark vom Fern- und Güterverkehr geprägt. Die meisten gemeinsam erarbeiteten Angebotskonzepte mussten nach vertieften Abklärungen der betrieblichen Machbarkeit verworfen werden. Sie hätten entweder den Wisenbergtunnel erfordert oder den Bau eines 3. durchgehenden Gleises zwischen Liestal und Gelterkinden ausgelöst.

Im Zielkonzept für das Ergolzthal (Zeitpunkt ohne Realisierung des Wisenbergtunnels) fährt die Regio-S-Bahn bis Liestal im Viertelstundentakt. Zwischen Liestal und Gelterkinden kann eine 3. S-Bahnverbindung pro Stunde angeboten werden, welche aus dem ¼ h-Takt weitergeführt wird.

Laufental / Jura (Basel – Laufen – Delémont)

Im Laufental standen zusätzlich zum ICN Westschweiz – Biel – Basel zwei unterschiedliche Stossrichtungen beim Angebotsausbau im Regionalverkehr zur Auswahl: Einerseits die Verdichtung des Regio-S-Bahnangebots bis Laufen zum ¼ h-Takt und andererseits die Ergänzung des ZEB-Fernverkehrskonzepts bzw. der bestehenden Regio-S-Bahnlinie 3 mit einem zusätzlichen schnellen Zug zwischen Basel und Delémont mit Halten nur in Laufen und Dornach. Der zweite Ansatz fand im Rahmen der Botschaft "Gesamtschau FinöV" bereits Eingang als Erweiterungsoption 6 bzw. 8.

Die betrieblichen Abklärungen zu den beiden Stossrichtungen zeigten, dass je nach Angebotskonzept teilweise unterschiedliche Infrastrukturausbauten notwendig wären. Die SBB und die Kantone einigten sich auf das Zielkonzept mit dem zusätzlichen RE zwischen Basel und Delémont. Neben dem guten verkehrlichen Nutzen war hierfür vor allem die Aufwärtskompatibilität zu den ZEB-Fernverkehrsplanungen ausschlaggebend.

Juralinien (Biel – Delémont – Delle)

Die Planungsarbeiten auf der Linie Biel – Delémont – Delle sind noch nicht abgeschlossen. Ein Variantenfächer wurde mit dem Kanton Jura gemeinsam erarbeitet. Ziel ist ein voll ausgebildeter Anschlussknoten Delémont mit halbstündlich allen Anschlüssen von / nach Biel, Basel und Porrentruy / Delle. Wichtige Voraussetzung zur Weiterentwicklung eines attraktiven RV-Angebotskonzepts im Jura ist die Realisierung der ZEB-Erweiterungsoptionen 6 bzw. 8. Alle noch zur Diskussion stehenden Varianten basieren auf dem Zielkonzept im Laufental mit einer zusätzlichen RE-Verbindung Basel – Delémont. Falls dieses Zielkonzept ändern sollte, müssten auch die Konzepte ab Delémont bis Delle entsprechend überarbeitet werden.

2.3. Infrastrukturmassnahmen

Die für den Zielhorizont 2030 vorgeschlagenen Zielkonzepte sind von den SBB fahrplanseitig geprüft und die für die Realisierung der Angebotsverbesserungen erforderlichen Infrastrukturen ermittelt worden. Die Ausbauten der Infrastruktur auf den betrachteten Strecken kosten gemäss einer Grobabschätzung der SBB gesamthaft etwa 540 Mio. Franken.

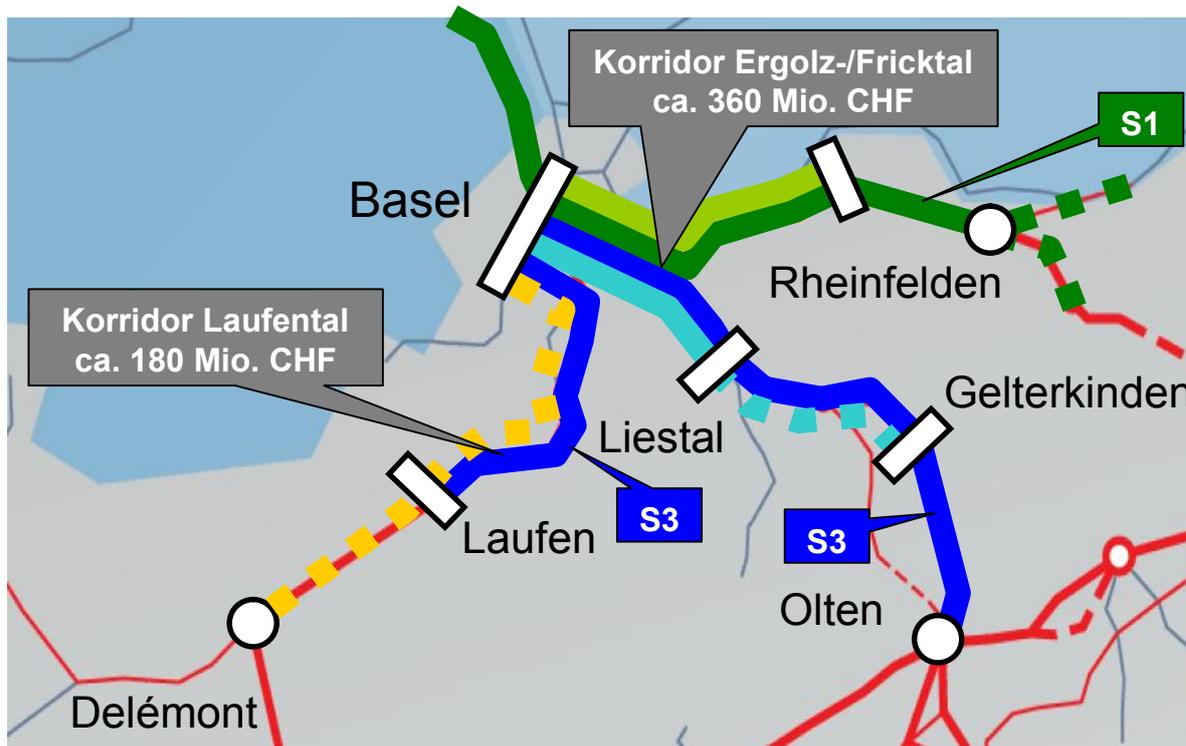


Abbildung 4: Infrastrukturkosten nach Tälern zusammengefasst (+/- 50 %)

Korridor Ergolz- und Fricktal

Infrastrukturmassnahme	Grobkostenschätzung
Basel SBB – Muttenz, Entflechtungsbauwerk	150 Mio. CHF
Pratteln, Überwerfung Fricktal/Ergolz- und Fricktal	150 Mio. CHF
Liestal, zusätzliches Wendegleis	50 Mio. CHF
Gelterkinden, zusätzliches Wendegleis	10 Mio. CHF
TOTAL Korridor Ergolz- und Fricktal	360 Mio. CHF

Korridor Laufental / Jura

Infrastrukturmassnahme	Grobkostenschätzung
Zwingen – Grellingen, Ausbau auf Doppelspur	100 Mio. CHF
Bärschwil – Laufen, Ausbau partielle Doppelspur	60 Mio. CHF
Laufen – Basel, Zugfolgezeitverkürzung auf 2 Minuten	10 Mio. CHF
Basel SBB Personenbahnhof, neue Weichenverbindungen	10 Mio. CHF
TOTAL Korridor Laufental	180 Mio. CHF

Ein grosser Teil der Massnahmen in den drei Tälern sind innerhalb des Projekts ZEB als Erweiterungsoptionen enthalten (Entflechtungsbauwerk Basel – Muttenz, Überwerfung Pratteln und Doppelspurausbauten Laufental), da neben der Regio-S-Bahn auch der Fern- und Güterverkehr von den Doppelspurausbauten im Laufental und von der Kapazitätssteigerung im Raum Muttenz/Pratteln profitieren können.

Die Entflechtungsbauwerke zwischen Basel und Muttenz sowie die Überwerfungen in Pratteln dienen sowohl der Regio-S-Bahnlinie 1 im Fricktal als auch der Regio-S-Bahnlinie 3

im Ergolzthal. In beiden Tälern sind sie eine Grundvoraussetzung zur Verdichtung des Angebots zum Viertelstundentakt bis Liestal und Rheinfelden. Diese Objekte werden auch mit einer Realisierung des Wisenbergtunnels für den Angebotsausbau benötigt.

Im Ergolzthal sind mit dem gewählten Zielkonzept sowohl Wendegleise in Liestal als auch in Gelterkinden nötig, da die Regio-S-Bahn in beiden Bahnhöfen neu mit jeweils einem Zug pro Stunde wendet.

Die Kantone haben im Rahmen der Angebotsentwicklung Regionalverkehr Nordwestschweiz auch immer auf die Bedeutung des Wisenbergtunnels für den Bahnausbau im der Nordwestschweiz hingewiesen. Die Bedarfs- und Finanzierungsabklärungen für weitergehende Infrastrukturmassnahmen wie den 3. Juradurchstich und der Bau von zusätzlichen Gleisen im Abschnitt Pratteln - Rheinfelden werden im Rahmen der bevorstehenden Planungsarbeiten des Bundes zum ZEB-Folgeprojekte "ZEB-2" vorgenommen, welches im Laufe des Jahres 2009 von Seiten des BAV und der SBB in enger Abstimmung mit den Kantonen erarbeitet wird.

2.4. Infrastrukturstudien und Vorprojekte

Wegen der grossen Dringlichkeit der Angebotsausbauten auf der Regio-S-Bahn und den für die ausgewiesenen Infrastrukturvorhaben benötigten Realisierungsdauern drängten sowohl die Kantone als auch die SBB auf die zügige Ausarbeitung von Studien und Vorprojekten für die in Kapitel 2.3 aufgeführten Infrastrukturelemente. Die vorgeschlagenen Elemente sind wichtige Bestandteile der Erweiterungsoptionen in der Botschaft "Gesamtschau FinöV" und die Projekte müssen gemeinsam mit Bund und SBB vorangetrieben werden.

In einem ersten Schritt sollen im Jahr 2009 auf Studienbasis die bisherigen Arbeiten vertieft und fachtechnisch detailliert beurteilt werden. Ziel ist es, den bisher ausgewiesenen Zeitrahmen für eine Realisierung und die Kosten sowie die notwendigen Infrastrukturelemente genau einzugrenzen zu können. In einem zweiten Schritt werden aufgrund der Studienergebnisse ab Mitte 2010 Vorprojekte erarbeitet. Auf diesen Zeitpunkt hin wird voraussichtlich auch eine optimale Abstimmung der notwendigen Massnahmen mit dem Gesamtpaket "ZEB-2" möglich sein.

An den Gesamtkosten von rund CHF 5,71 Mio. für die Ausarbeitung von Studien und Vorprojekten beteiligen sich die Kantone mit CHF 3,03 Mio. und die SBB mit CHF 2,68 Mio. Die Aufteilung unter den Kantonen richtet sich nach der jeweiligen Interessenslage an den einzelnen Infrastrukturelementen.

Kosten für Studien und Vorprojekte aufgeteilt auf 5 beteiligte Kantone und die SBB

Kanton	Ergolz-/Fricktal		Laufental/Jura		Gesamtkosten	
	in CHF	in %	in CHF	in %	in CHF	in %
Aargau	484'000	15	-	-	484'000	8
Basel Landschaft	1'123'000	34	882'000	37	2'005'000	35
Basel Stadt	102'000	3	104'000	4	206'000	4
Jura	-	-	151'000	6	151'000	3
Solothurn	109'000	3	71'000	3	180'000	3
SBB	1'482'000	45	1'202'000	50	2'684'000	47
Total	3'300'000	100	2'410'000	100	5'710'000	100

3. Finanzierung Infrastrukturausbauten

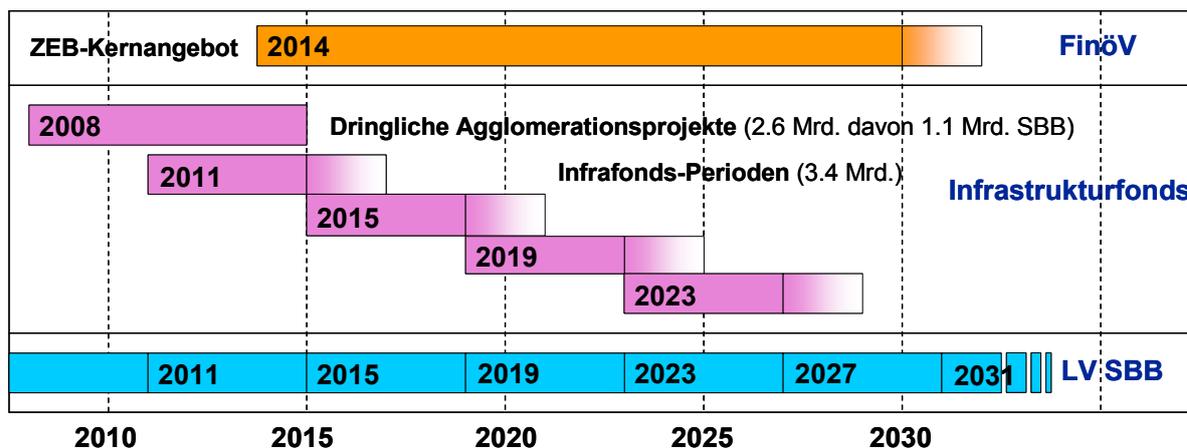


Abbildung 5: Finanzierungsgefässe und deren zeitliche Einbettung

Für die Finanzierung von Infrastrukturausbauten bei der SBB stehen drei unterschiedliche Gefässe zur Verfügung:

FinöV-Fonds (und Folge-Finanzierungslösung)

Alle grossen Infrastrukturelemente der Erweiterungen für die Regio-S-Bahn Basel sind als Erweiterungsoptionen ein möglicher Bestandteil der ZEB-Folgebotschaft "ZEB-2". Inwieweit mit den Projekten ein Gesamtnutzen auch für den Fern- und Güterverkehr erzielt werden und damit schergewichtig eine Finanzierung über den FinöV-Fonds (bzw. eine auf den FinöV-Fonds folgende Finanzierungslösung) gefunden werden kann, ist zum jetzigen Zeitpunkt offen.

Infrastrukturfonds (Agglomerationsprogramme)

Infrastrukturmassnahmen für den regionalen Personenverkehr müssen aus heutiger Sicht über die Agglomerationsprogramme bzw. über den Infrastrukturfonds finanziert werden. Die Finanzmittel der ersten ordentlichen Tranche aus dem Infrastrukturfonds stehen frühestens ab 2011 zur Verfügung. Der Bundesrat wird der Bundesversammlung 2010 ein Programm für die Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme unterbreiten. Die Bundesversammlung gibt die weiteren Mittel aus dem Gesamtkredit im Abstand von jeweils 4 Jahren frei. Die zur Diskussion stehenden Infrastrukturelemente in der Nordwestschweiz können frühestens im Rahmen der zweiten Finanzierungstranche ab 2015 beantragt werden.

Leistungsvereinbarung Bund – SBB

Eine Finanzierung über die SBB-Leistungsvereinbarung des Bundes ist fraglich. Die Leistungsvereinbarungen zwischen Bund und SBB sind bis mindestens 2014 weitgehend ausgeschöpft. Für die Finanzierung von Erweiterungsinvestitionen für den regionalen Personenverkehr müsste die Leistungsvereinbarung vom Bund und Parlament entsprechend aufgestockt werden.

Unabhängig von der Art der Finanzierung ausserhalb von ZEB ist für die Kantone von einer grösseren Beteiligung an den Bahnhof- und Streckenausbauten auszugehen.

4. Nächste Planungsschritte

Kreditbeschlüsse zu den Studien und Vorprojekten

Je nach Kredithöhe werden Ende 2008/Anfang 2009 in den beteiligten Kantonen entweder den Regierungen oder den Parlamenten Berichte und Finanzierungsanträge zu den Studien und Vorprojekten vorgelegt. Auch innerhalb der SBB muss die Finanzierung des SBB-Anteils sichergestellt werden.

Angebotsplanung im Horizont 2 (2016 bis 2020)

In einem weiteren Schritt folgt die Konkretisierung der Angebote im Zeithorizont 2. Dabei ist insbesondere zu klären, auf welchen Korridoren bereits vor der Umsetzung der Zielkonzepte 2030 mit Kapazitätsengpässen in den Zügen zu rechnen ist. Auf dieser Grundlage sind dann entsprechende Angebotskonzepte zu erarbeiten, welche diesen Engpässen bei den Sitz- und Stehplätzen entgegenwirken und unter den gegebenen Randbedingungen umgesetzt werden können.

Laufende Überprüfung der Zielkonzepte 2030

Das ZEB-Fernverkehrskonzept ist seit 31. Oktober 2006 festgelegt, doch wird dieses nationale Angebotskonzept in den nächsten Jahren auch Änderungen erfahren. Insbesondere werden die Planungen von "ZEB-2" (Umsetzung von Erweiterungsoptionen in der Nordwestschweiz sowie die geforderte Realisierung des Wisenberg隧nells) die langfristigen Ausbauten in der Regio-S-Bahn beeinflussen. Die RV-Angebotsplanungen zum Zielhorizont 3 werden entsprechend den Veränderungen des nationalen Fernverkehrsangebots laufend mitentwickelt und angepasst.

Abstimmung mit weiteren Planungen

Innerhalb des Planungssperimeters ist die Koordination mit den Arbeiten am Rahmenplan Basel sowie den Arbeiten der Trinationalen Langfristplanung Basel sichergestellt. Die Entwicklungen der grenzüberschreitenden Regio-S-Bahnlinien nach Frankreich und nach Deutschland müssen auch zukünftig so gut und so früh wie möglich integriert werden. Dabei ist eine enge Koordination mit den verantwortlichen Bahnen und den Nachbarländern nötig. Die Arbeiten am Herzstück Basel werden parallel zum Planungsauftrag "Angebotsentwicklung Regionalverkehr Nordwestschweiz" vorangetrieben. Die Koordination wird durch die Kantone und die SBB sichergestellt.