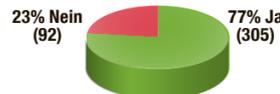


Frage des Tages

Sollen die beiden Basel das Herzstück vorfinanzieren?

Der Bundesrat setzt beim Bahnausbau auf Zürich und Bern. Müssen die beiden Basel in die Bresche springen? www.baz.ch

Das Ergebnis der Frage von gestern:
Braucht es in den beiden Basel ein Netzwerk Gesundheit?



Das Herzstück muss hintenanstehen

Kein Geld aus Bern für die unterirdische S-Bahn — Basler Politiker wollen nicht aufgeben

Von Oliver Sterchi und Martin Regenass

Basel/Bern. Es ist ein grosser Rückschlag für die Region Basel: Die unterirdische S-Bahn-Verbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof, das sogenannte Herzstück, hat es nicht auf die Liste derjenigen Bahnprojekte geschafft, die der Bund in den nächsten Jahren mit 11,5 Milliarden Franken unterstützen will. Dies gab Verkehrsministerin Doris Leuthard (CVP) gestern in Bern bekannt. Demnach wird das Herzstück im Rahmen des Ausbaus Schritt Step 2035 nicht berücksichtigt.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) begründet dies damit, dass zunächst die Zulaufstrecken im In- und Ausland ausgebaut werden sollen. Leuthard räumte zwar ein, dass es das Herzstück brauche, jedoch sei das Projekt noch nicht ausgereift genug. «Das Herzstück befindet sich noch nicht einmal im Stadium eines Vorprojekts. Es braucht noch Jahre, bis es Baureife erreicht hat und ausgeführt werden kann», sagte die Magistratin an der Medienkonferenz in Bern.

Die Vorlage des Bundesrates geht nun in die Vernehmlassung. National- und Ständerat werden voraussichtlich 2019 darüber beraten.



Folgeschwerer Rückschlag. Die Realisierung des Herzstücks verzögert sich wohl um Jahrzehnte. Foto Keystone

Regierungsräte kritisieren Bund

Ganz begraben ist das Herzstück-Projekt jedoch noch nicht: Der Bund schlägt vor, dass Basel die Planung vorantreibt und die Projektierung des Herzstücks auf eigene Rechnung vorfinanziert. Bern gibt jedoch keine Garantie, dass die Basler ihr Geld dereinst zurückerhalten werden.

Voraussetzung dafür ist gemäss Auskunft des BAV, dass der Bund das Herzstück bei der Bekanntgabe des nächsten Ausbaus Schritt 2026 in die Liste der geförderten Projekte aufnimmt. Darüber hinaus bedarf es für die Rückerstattung von Geldern einer Änderung des Eisenbahngesetzes, die das Parlament zuerst absegnen muss.

Wenn man für den Projektionskredit die Faustregel von zehn Prozent der Gesamtkosten anwendet, müssten demnach die beiden Basel mehrere Hundert Millionen Franken vorschliessen – ohne Garantie, dass es das Herzstück überhaupt in den nächsten Ausbaus Schritt schafft und der Bund das

Geld tatsächlich zurückerstattet. Auf dieses Risiko wollen sich Basel und Liestal offenbar nicht einlassen. In einer gemeinsamen Medienmitteilung kritisieren die Baselbieter Baudirektorin Sabine Pegoraro (FDP) und ihr Basler Amtskollege Hans-Peter Wessels (SP) den Vorschlag des Bundes als «zu unverbindlich und daher ungenügend». Das finanzielle Risiko dürfe nicht alleine bei den Kantonen liegen, fordern die beiden Regierungsräte.

Doch damit nicht genug: Wessels und Pegoraro wollen sich gemäss eigener Aussage gemeinsam dafür einsetzen, dass die eidgenössischen Räte bei der Beratung von Step 2035 das Herzstück doch noch in den Ausbaus Schritt aufnehmen und «genügend Mittel für die Projektierung und Realisierung des Gesamtsystems einer trinationalen S-Bahn Basel vorsehen». Diese Absicht verfolgen auch mehrere Bundesparlamentarier aus der Region (siehe

Umfrage unten). Ihre Chancen dürften gering sein: Das Projekt ist planerisch schlichtweg zu unausgegoren. Darüber hinaus hat die Nordwestschweiz in Bern erfahrungsgemäss einen schweren Stand, wenn es um die Durchsetzung regionaler Interessen geht.

Basel ist nicht leer ausgegangen

Regierungsrat Wessels relativiert zudem die Aussagen von Bundesrätin Doris Leuthard: «Dass die Planer beim Bau- und Verkehrsdepartement sowie bei der Bau- und Umweltschutzdirektion zu wenig schnell vorwärtsgemacht haben, muss ich dementieren». Es sei aber richtig, dass das Projekt Herzstück zu wenig weit fortgeschritten sei, räumt Wessels ein.

Ganz leer ausgegangen sind die beiden Basel dennoch nicht: Verschiedene Projekte erhalten Beiträge aus dem Milliardenpotenzial des Bundes, darunter der zusätzliche Übergang über die Geleise

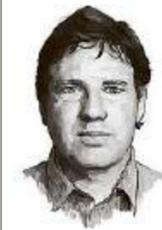
am Bahnhof SBB bei der Margarethenbrücke, der Viertelstundentakt der S-Bahn von Basel nach Aesch mit dem Doppelspurausbau zwischen Duggingen und Grellingen oder die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke. Auch beim Bahnanschluss des EuroAirports will sich der Bund beteiligen. Auf den Strecken Basel–Biel und Basel–Aarau–Zürich sollen die Züge ab 2030 zudem im Halbstundentakt verkehren. Und die S-Bahn-Strecke zwischen Basel und Lörrach soll ebenfalls im Viertelstundentakt bedient werden.

Auch der Margarethenstich wird im Step-Massnahmenkatalog aufgeführt, obschon die Baselbieter Stimmbevölkerung das Projekt letzte Woche an der Urne versenkte. Dennoch: Die Ausbaumassnahmen können nicht darüber hinwegtäuschen, dass mit dem Herzstück ein zentrales Element der geplanten Basler Bahninfrastruktur aussen vor gelassen wurde.

Kommentar

Tod den Basler Utopien

Von Daniel Wahl



Man schrieb das Jahr 2000, als der Kanton Basel-Stadt den Auftrag für eine Machbarkeitsstudie für ein «Herzstück» erstellen liess – eine Durch-

messerlinie für die S-Bahn. Das war vor 17 Jahren. Gestern sagte Bundesrätin Doris Leuthard: «Das Herzstück befindet sich noch nicht einmal im Stadium eines Vorprojekts. Es braucht Jahre, bis es Baureife erreicht hat und ausgeführt werden kann.» Das sagt alles.

Der Bundesrat hat das Herzstück aus dem Programm Ausbaus Schritt Step 30/35 wegen Ungenügen herausfallen lassen. Und nicht einmal Geld für die Projektierung fliesst in den Wirtschaftsraum Basel. Verwundern müssen wir uns nicht. Selten ist ein Projekt derart dilettantisch aufgelegt worden – ohne den wichtigsten Partner, die SBB, beizuziehen. Und hinter der Hand lachte man beim Bundesamt für Verkehr und den Bahnen über die utopischen Visionen in Basel: zwei Milliarden für zwei S-Bahnhaltestellen! Dass die Kritik am ungenügenden Herzstück nicht offen geführt wurde, war unfair, ist aber auch der Basler Diskussionskultur geschuldet, die keine Widerrede zulässt.

Erst vor einem Jahr erkannten die teuer bezahlten Planer, dass das Herzstück nur eine Chance hat, wenn es einen internationalen Verkehrsnutzen bringt und nicht bloss S-Bahn bleibt. Es führte zum vollständigen «Reset». Innerhalb von einem Dreivierteljahr sollte der teuerste bezahlte Projektkoordinator Rudolf Dieterle völlig neue Trasseelinien für den Bund baureif vorlegen. Zurzeit ist noch nicht einmal klar, ob es nun 300 Meter oder 700 Meter lange unterirdische Bahnhöfe geben wird. Dass Rudolf Dieterles Auftrag einem Himmelfahrtskommando gleichkommt, musste jedem klar sein. Nur unseren Baudirektoren, Hans-Peter Wessels und Sabine Pegoraro, nicht, die die Planung Herzstück nie unter ihre Kontrolle zu bringen vermocht haben. daniel.wahl@baz.ch

Das sagen Bundesparlamentarier zum Entscheid des Bundesrates

«Wir werden es sehr schwer haben»



Anita Fetz, SP-Ständerätin Basel-Stadt.

«Es ist unannehmbar, dass nicht einmal die Planungs- und Projektierungskosten für das Herzstück im nächsten Ausbaus Schritt enthalten sind. Dass Basel als blosse Zubringerstrecke gilt, ist ebenso unerträglich. Jetzt muss sichergestellt werden, dass die beiden Basel wenigstens die Kosten für die

konkrete Planungs- und Projektierungsarbeit vom Bund erhalten. Auf dieser Planung könnte dann weitere Lobbyarbeit aufgebaut werden. Ich gehe davon aus, dass alle Politiker und Verbände unserer Region alles versuchen werden, den Planungs- und Projektierungskosten des Herzstücks zum Durchbruch zu verhelfen. Dass wir es allerdings sehr schwer haben werden, darüber muss man sich keine Illusionen machen. Nicht einfacher macht die Sache, dass die Baselbieter den Margarethenstich versenkt haben. Für den hätte der Bund Geld bereitgestellt. Er befürchtet jetzt natürlich, dass die Baselbieter auch beim Herzstück ein Veto einlegen.»

«Es ist immer ein harter Verteilungskampf»



Elisabeth Schneider, CVP-Nationalrätin Baselland.

«Ich bedaure ausserordentlich, dass das Herzstück nicht berücksichtigt worden ist. Dies vor allem vor dem Hintergrund, dass die gesamte Region Nordwestschweiz sich über den Nutzen des Grossprojekts einig ist und vollumfänglich dahintersteht. Wir haben zusammen mit dem Bundesamt für Verkehr das

Projekt in den letzten Jahren auf einen guten Stand gebracht. Wir sind eigentlich bereit, das Projekt zu realisieren, allerdings scheinen uns andere Regionen mit ihren Anliegen zuvorgekommen zu sein. Dass wir zu wenig lobbyiert hätten, dieses Argument lasse ich auf keinen Fall gelten. Wie Bundespräsidentin Leuthard erklärte, hängt die Nichtberücksichtigung im nächsten Ausbaus Schritt damit zusammen, dass es in anderen Regionen Projekte gibt, die älter und offensichtlich noch fortgeschrittener sind. Es ist eben immer ein harter Verteilungskampf.»

«Hausaufgaben müssen gemacht werden»



Sebastian Frehner, SVP-Nationalrat Basel-Stadt.

«Positiv ist, dass der Bundesrat das Herzstück als wichtiges Bahnprojekt betrachtet. Wenn andere Projekte schon weiter sind, ist es verständlich, dass der Bundesrat beim Herzstück noch etwas zurückhaltend ist. Die beiden Kantone Basel-Stadt und Baselland müssen nun deshalb ihre Hausaufgaben

machen und schauen, dass das Herzstück möglichst schnell umgesetzt werden kann. Eine Vorfinanzierung muss geprüft werden. Die Region Basel braucht das Herzstück und die Zulaufstrecken, damit auch wir ein gutes S-Bahn-Netz für unsere Bevölkerung und die Wirtschaft erhalten.»

«Ich hatte andere Signale aus dem Bundesrat»



Claude Janiak, SP-Ständerat Baselland.

«Dass der trinationale Bahnknoten nicht im Ausbaus Schritt 2030/2035 enthalten ist, widerspricht den letzten Signalen, die ich aus dem Bundesrat und der Verkehrskommission erhalten habe. Die Rede war auch davon, dass mehr Geld als die nun beabsichtigten 11,5 Milliarden Franken zur Verfügung stehen sollen. Wichtig ist nun, dass der Bund im aktuellen Ausbaus Schritt ein klares Bekenntnis zum trinationalen Bahnknoten Basel macht und er sich auch an den Planungskosten für das Herzstück beteiligt. Inakzeptabel ist, dass es jetzt heisst, die Kantone können die Planung auf eigene Kosten vorantreiben, das finanzielle Risiko liege aber bei ihnen. Die kantonalen Regierungen müssen die Ausbauforderungen nun in die Vernehmlassung einbringen. Anschliessend wird es am National- und Ständerat liegen, kluge Allianzen zu schmieden und andere Kantone in ihren Anliegen zu überholen.»

ANZEIGE



bethesda
SPITAL

Institut für Radiologie

Mammografie

Tel. 061 315 22 77 · www.bethesda-spital.ch