

# Fachexperten drängen beim Herzstück auf alterna

Die milliardenteure Rheinunterquerung und direkte Verbindung der beiden Bahnhöfe löst die Basler Schienenverkehrspro

Von Daniel Wahl

**Basel/Liestal.** Anfang Dezember enthüllte die BaZ, dass das Herzstück – die unterirdische Verbindung der beiden Basler Bahnhöfe Basel SBB und Badischer Bahnhof – nicht «internationalen Standards» entspricht. Der Neigungswinkel war mit 50 Promille viel zu steil geplant. Jahre nach Projektstart denken die Planer über komplett neue Linienführungen nach.

Inzwischen ist klar: Ohne Tiefenbahnhof, der eigens mit über 800 Millionen Franken veranschlagt wird, ist das 1,6 Milliarden Franken teure Herzstück nicht zu haben. Und es werden weitere Kosten anfallen. Bei der Linienführung stehen nicht mehr die Bedürfnisse der Bevölkerung im Vordergrund. Entscheidend werden die technischen Möglichkeiten sein, die zur Platzierung von Haltestellen führen. So soll kein Einstieg im Bereich Barfi oder beim Marktplatz mehr möglich sein.

Das «Reset» des Projekts Herzstück, wie es in Fach- und Bahnkreisen als solches erkannt wird, hat auch sein Gutes: Endlich ist es möglich, wieder über Alternativen, den berühmten Plan B, nachzudenken und neue, bedarfsgerechtere und vor allem kosteneffizientere Lösungen zu entwerfen. Zahlreiche Szenenkenner haben Kontakt mit der BaZ aufgenommen. Sie propagieren mehrheitlich eine «Ringlösung» – vor allem aber eine kleinere, der Grösse der Agglomeration Basel angemessene und vor allem nachhaltigere Variante.



**Es geht weiter.** Die S-Bahn müsste oberirdisch weitergeführt und der Bahnhof SBB vom Kopfbahnhof zum Durchgangsbahnhof umfunktioniert werden. Visualisierung © Buchner Bründler

Der jetzige Plan krankt an erheblichen Schwächen

## Das Beste für Basel ist ein Verzicht auf das Herzstück

Von Paul Stopper

Die Region Basel galt und gilt auch heute noch als Vorzeigestadt in Sachen öffentlicher Verkehr. Während der Ausbau des Tramnetzes zügig voranschreitet, blieb das Bahnnetz leider auf einem relativ tiefen Ausbaustandard zurück. Nur: Das Herzstück kann es kaum bringen, denn es leidet an folgenden Überlegungsfehlern:

- > Der Fernverkehr wird nicht einbezogen.
- > Das Herzstück soll mitten in der Stadt unter dem Rhein durch geführt werden.
- > Der Anschluss des EuroAirports wird nicht einbezogen.
- > Die Innenstadt von Basel ist mit dem Tram sehr gut erschlossen.

Die Unterquerung des Rheins führt zu den bemängelten hohen Steigungen/Neigungen (50 Promille) und die meisten Stationen kämen so tief unter den Boden zu liegen, dass die Zugangswege für die Bahnpassagiere unzumutbar lang würden. Keinem Strassenbauer wäre es je in den Sinn gekommen, den Rhein mitten in der Stadt unterqueren zu wollen. Die Nordtangente zum Beispiel quert den Rhein auf der doppelstöckigen Dreirosenbrücke.

Am Herzstück wird seit Jahren gebastelt. Der Grund ist offensichtlich: Die Unterquerung des Rheins mitten in der Stadt ist ganz einfach nicht lösbar. Am Trinationalen Bahnkongress vom April 2016 wurde (wieder einmal) eine neue Linienführung präsentiert. SBB-Chef Andreas Meyer, sehr erstaunt über diese plötzliche Neutrassierung, umriss die Lage treffend: Solange der Fernverkehr nicht verbessert werde, sei das Herzstück für die SBB nutzlos. Der ICE aus dem Norden müsse weiterhin im Bahnhof SBB zeitaufwendig die Richtung wechseln. Hinzu käme die Konkurrenz zur Oberfläche: Von einer Haltestelle Marktplatz rede niemand mehr – zu offensichtlich sei der Angriff auf die Hoheitsgebiete von BLT und BVB.

Die drei Grossbahnhöfe Bahnhof SBB, Gare SNCF und Badischer Bahnhof liegen tatsächlich ungünstig. Sie sind ein Produkt der leidigen Historie zwischen Deutschland und Frankreich im Raum Elsass/Oberrhein.

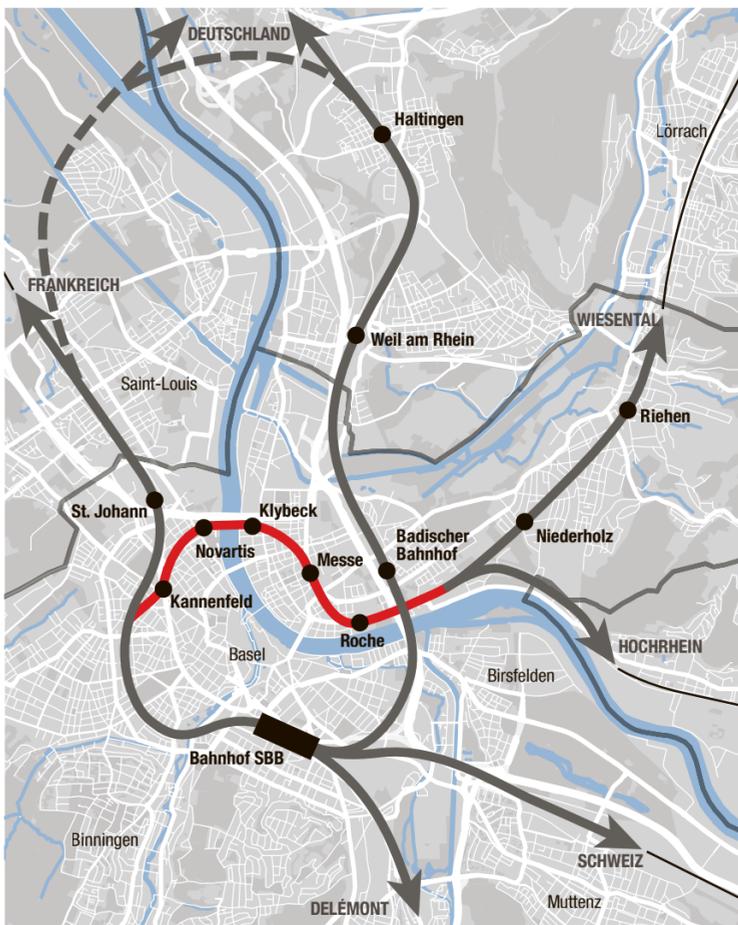
Der Gedanke der BaZ, im Raum Basel zuerst die grossräumigen Unzu-

länglichkeiten des Bahnnetzes anzugehen, ist richtig. Der Vorschlag für eine Verbindungslinie von der SNCF-Elsässerlinie über den Rhein zur DB-Strecke südlich des Katzenbergtunnels ist goldrichtig. Der Bahnhof Basel SBB würde auch nach Deutschland zum Durchgangsbahnhof. Mit einer solchen Verbindung kann auch der EuroAirport sinnvoll und wirtschaftlich angeschlossen und vor allem in die wichtige deutsche Nord-Süd-Achse eingebunden werden. Die vier Stumpfgleise des Bahnhofs Basel SBB Richtung Margarethenbrücke sind Richtung St-Louis zu Durchfahrtgleisen auszubauen. Die Elsässerbahn ist auf vier Spuren auszu-

bauen (mit dem schweizerisch/deutschen Wechselstrom-System 15000 Volt, 16 2/3 Hertz) und mit einem Deckel zu versehen. Gleichzeitig sind neue S-Bahn-Haltestellen zu erstellen (zum Beispiel Zolli, Morgartenstrasse et cetera). Wichtig ist, dass die neuen Haltestellen an Kreuzungspunkten mit dem BVB-/BLT-Netz gebaut werden, damit die Umsteigewege möglichst kurz werden.

Für die S-Bahn Basel muss eine ganz neue Lösung gesucht werden. Die Überquerung des Rheins muss oberirdisch erfolgen, zum Beispiel parallel zur Dreirosenbrücke.

Paul Stopper, Dipl. Bauing. ETH/Verkehrsplaner, Uster (ZH).



**Obendrücker statt untendurch.** Eine Eisenbahnbrücke parallel zur Rosentalbrücke und mehrere Stationen auf Stadtboden. Grafik BaZ/mm

Herzstück ist überdimensioniert

## Eine Kleinmetro als Plan B

Von Philippe Oswald

Als jetzt schon seit einigen Jahren pensionierter Verkehrsplaner und ehemaliger Mitarbeiter des Bau- und Verkehrsdepartements erlaube ich mir einige Bemerkungen zum Thema Herzstück:

1. In den letzten zehn bis zwanzig Jahren habe ich auch amtsintern bemängelt, das Herzstück sei für die Region Basel mit einer relativ geringen Bevölkerungszahl überdimensioniert und angesichts vieler Landes- und Kantonsgrenzen sei dessen Finanzierung problematisch.

2. Die mit dem Gesamtverkehrsmo- dell (GVM) berechneten Belastungen sind denn auch tief. Vor allem der Ast Richtung Bahnhof St. Johann und Frankreich ist schwach belastet.

3. In der Stadt Basel und den an die Stadt direkt angrenzenden Vororten, das heisst dem Gebiet, in welchem die meisten Fahrten stattfinden, bringt das Herzstück «herzlich» wenig: Gundeli, Bruderholz, Gellert, Lehenmatt, ganz Basel West, Teile des Kleinbasel sowie Allschwil und das Leimental haben praktisch keinen Nutzen davon.

4. In Basel befürchten viele Einwohner, dass mit einem Herzstück das Tramnetz redimensioniert werde. Dies ist in der Tat zu befürchten. Konkrete Aussagen dazu gibt es aber keine.

### Eine völlig neue Planung

5. Wenn das Herzstück gemäss neuesten Informationen plötzlich auch dem Fernverkehr dienen soll (was bis jetzt nie der Fall war), so bedingt dies eine völlig neue Planung. Der für Basel zu erwartende Nutzen eines fernverkehrstauglichen Herzstücks dürfte noch kleiner sein als bei der bisherigen Variante ohne Fernverkehr.

6. Das viel gelobte Tram hat enorme Vorteile, unbestritten ist aber auch, dass es langsam und in den Spitzenzeiten wegen vieler Behinderungen durch Autos auch unpünktlich ist.

7. Die BaZ hat in ihrem Kommentar vom 3. Dezember 2016 den Abbruch der Übung und das Umschwenken auf Plan B gefordert. Dieser Plan B könnte eine Kleinmetro sein, welche zum Beispiel bereits in Lausanne, Turin, Rennes, Toulouse, Lille mit grossem Erfolg fährt. In all den aufgeführten Städten

weist die Kleinmetro eine Linienführung als Durchmesserlinie auf. Angesichts relativ geringer Tunnelquerschnitte ist die Kleinmetro vergleichsweise günstig. Dank ihrer Fähigkeit, grosse Steigungen und relativ geringe Radien zu überwinden, sind Kleinmetros bezüglich horizontaler und vertikaler Linienführung sehr flexibel. Sie fahren vollautomatisch, schnell, bequem und pünktlich auf die Sekunde, das heisst, sie sind attraktiv für Kunden und dank geringer Betriebskosten auch für den Betreiber.

### Schienerführung als Ringlinie

8. In der Zweckmässigkeitsstudie zum Herzstück der Regio-S-Bahn vom Juli 2004 ist als Alternative die Kleinmetro, damals noch unter dem Namen Kabinenbahn, mit einer Linienführung als Ringlinie berücksichtigt worden. Sie erreichte den zweiten Platz hinter dem Herzstück und ist daher nicht mehr weiterverfolgt worden.

Jeder erfahrene Verkehrsplaner weiss aber, dass eine Durchmesserlinie viel stärker belastet ist als eine Ringlinie. Mit anderen Worten: Das gute System Kleinmetro ist wegen der falschen Linienführung als Ringlinie als schlecht eingeschätzt worden, was zumindest an der methodischen Qualität der Studie zweifeln lässt (methodisch besser wäre gewesen, beide Systeme mit der gleichen Linienführung zu vergleichen).

9. Für Basel stelle ich mir eine Kleinmetro mit zwei Linien (Ost-West und Nord-Süd) mit einem gemeinsamen Abschnitt vom Bahnhof SBB zum Marktplatz/zur Schiffflände vor. Mit einem solchen Netz könnte man sich zudem einige teure Tramneubaustrecken sparen. In der Stadt Basel und den meisten direkten Vororten würde die Kleinmetro den Bewohnern einen hohen Nutzen bringen. Im Gegensatz zum Herzstück müssen Reisende mit der S-Bahn an den beiden Bahnhöfen Basel SBB und Badischer Bahnhof umsteigen, dafür haben sie den Vorteil, dass sie mit der Kleinmetro in der Stadt sehr viele Ziele schnell und pünktlich erreichen können.

Verkehrsplaner Philippe Oswald betreute bis Anfang 2010 Verkehrsprojekte im Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt.

# tive Varianten

bleme nicht. Es braucht den Plan B



Bahn-Intelligenz ist gefragt, nicht bloss Streckenbau

## Gefangen in traditioneller Bahntechnik

Von Hans-Ulrich Kunz

«Die neue trinationale S-Bahn Basel vernetzt in 5-, 10-, 15-Minuten-Takten Wohnen und Arbeiten in der Agglomeration Basel.» So die Initianten auf ihrer Homepage «Trirreno, Trinationale S-Bahn, Herzstück Basel», zu finden unter [herzstueck-basel.ch](http://herzstueck-basel.ch). Viele Jahre alt ist dieser Vorschlag, er wurde von den Kantonsregierungen Basel-Stadt und Baselland übernommen und 2015 mit dem Segen von Bern mit einem massiven Planungskredit ausgestattet. Mehrmals wurde der Streckenverlauf geändert, Botschaft und Lösungsidee blieben dieselben: Basel braucht die Verbindung der Bahnhöfe SBB und Badischer Bahnhof mittels eines Bahntunnels unter der Stadt, um die Kapazitäten für den Bahn-Personentransport weiter auszubauen. Doch die bereits miteinander verbundenen Geleisestränge im engen Dreieck Bahnhof SBB, St. Jakob und Badischer Bahnhof mit noch mehr Geleisen zu verbinden, erweist sich als Knacknuss ohne elegante Lösungsmöglichkeit. Und der zusätzliche Nutzen für die Passagiere bleibt diskutabel, weil Tram und Bus ab den drei Bahnhöfen bereits gute Verbindungen in die Innenstadt anbieten.

Spätestens bei dieser Erkenntnis stellt sich die Frage nach einfacheren Möglichkeiten, den Verkehrsfluss auf Basels Bahnnetz so zu verbessern, dass im Regionalverkehr die vorausgesetzten, engen Taktabstände möglich werden.

Ich hatte Gelegenheit, eine im Auftrag der Generaldirektion SBB und auf Initiative der damaligen Pratteler Firma Schindler Waggon zusammengestellte Arbeitsgruppe zu leiten. Aufgabe war, Vorschläge zur Dynamisierung des Bahnverkehrs zu finden. Resultat war ein Nahverkehrskonzept mit kurzen Zügen (Regiolinos, Cargolinos), ähnlich der nun eingeführten Flirts.

Damit deutlich mehr Zugbewegungen auf dem vorhandenen Netz fahren können, wurde vorgeschlagen, ein heute als «ETCS level 3» bezeichnetes, vollkommen elektronisch funktionierendes Zugsleit- und Sicherungssystem einzusetzen. Das war 1997, vor bald 20 Jahren. Heute wird Level 3 noch kaum eingesetzt, obschon die Technik bereit wäre. Keine Frage, damit liessen

sich auf den vorhandenen Geleisen (vier den Rhein kreuzende Trassees zwischen den beiden Bahnhöfen) ohne grossen Neubau-Aufwand die meisten Funktionen eines Herzstücks erfüllen, insbesondere die kurzen Taktabstände für den Regionalverkehr rund um Basel. Und ein Shuttleverkehr zwischen Badischem Bahnhof und Bahnhof SBB einrichten, mit weniger als fünf Minuten Fahrzeit. Bedingung wäre, dass für den Regionalverkehr ausschliesslich Kurzzüge, fixe Kombinationen, eingesetzt werden und nicht mehr das Lokomotiv-plus-Einzelwagen-System.

Bahntechnologie ist eine der sich am langsamsten an neue Möglichkeiten anpassenden Technologien überhaupt. Markus Wüest erzählt in «Das Herzstück ist ein Hirngespinnst» (BaZ, 8. 12. 2016) vom genialen amerikanischen Eisenbahnplaner John Armstrong. Den brauchte es, um traditionelle Bahnplaner auf naheliegende und sinnvolle Lösungen zu bringen. Es scheint, ähnlich unabhängiges, logisches und kreatives Denken braucht es auch bei uns. Dazu zwei Beispiele: Wenn es wirklich ein Tunnel unter der Stadt sein muss, warum nicht denjenigen Verkehr unter den Boden legen, der am meisten Verkehrsfläche braucht? Ein Autotunnel würde eine kreuzungs- und ampelfreie Zufahrt zu in der Innenstadt liegenden Parkhäusern «von unten» ermöglichen, würde die Stadt für Ver- und Entsorgung direkt erschliessen, und zudem einen unterirdischen Busbetrieb ermöglichen.

Es sollte mehr Aufwand in «Bahn-Intelligenz» statt einfach nur in Streckenbau gesteckt werden. Ein Blick auf den «Live»-Fahrplan der SBB ([www.fahrplan.sbb.ch](http://www.fahrplan.sbb.ch) > fahrplan > «Karte und Live Fahrplan») zeigt eindrücklich, dass auf dem ganzen Bahn-Streckennetz der Region Basel jeweils nur gerade ein paar Dutzend Züge unterwegs sind. Logisch, dass in einer Zeit, wo automatisch oder zumindest halbautomatisch verkehrende Autos die Strassen bevölkern werden, wohl auch Eisenbahntrassees besser bewirtschaftbar sein werden.

Hans-Ulrich Kunz arbeitet seit 1979 als selbstständiger Team- und Innovationsberater und ist Buchautor zu den Themen Teamarbeit und Innovation.  
[www.getideas.ch](http://www.getideas.ch)

IGÖV will an der bisherigen Herzstück-Variante festhalten

## Im Prinzip immer noch wichtig

Von Christoph Wydler

Die Voraussetzungen haben sich in den letzten Jahren nicht grundlegend geändert. Die Basler Bahnhöfe liegen nicht zentrumsnah. In Zürich verlässt man den Bahnhof an der Bahnhofstrasse und in Basel an der Centralbahnstrasse (wie viele Baslerinnen und Basler wissen überhaupt, dass diese so heisst?), das ist kein unwesentlicher Unterschied. Ausserdem müssen zu viele Züge eine unattraktive und unproduktive Spitzkehre machen. Oder sie enden gleich im Bahnhof SBB beziehungsweise im Badischen Bahnhof.

Die Linienführung des Herzstücks behebt diese Probleme. Die S-Bahn-Züge kommen aus der Agglomeration, fahren auf Durchmesserlinien von Bahnhof zu Bahnhof und weiter ins Umland und ersparen so manchen Fahrgästen das Umsteigen. Wer die publikumsintensiven Einrichtungen in der Innenstadt wie Läden, Spital und Uni aufsuchen will, kann direkt dorthin fahren. Mit der Variante Y kann zudem eine attraktive Zufahrt zu den Arbeitsplätzen in Basel Nord und vom Elsass ins Zentrum geschaffen werden.

Es ist klar, das Herzstück beseitigt die Nachteile der heutigen Bahnsitua-

tion und macht deshalb Sinn. Es dient der ganzen Region.

In jüngster Zeit wurde nun offensichtlich, dass Geld aus Bundesbern wohl nur zu haben ist, wenn auch der Fernverkehr von der Investition profitiert. In Zürich hat man das schon länger erkannt und deshalb den neuen Durchgangsbahnhof für die Schnellzüge geöffnet, obwohl dieser eigentlich nicht dafür konzipiert war. Dies bedingt allerdings ein Überdenken der Linienführung des Herzstücks. Insbesondere muss das Gefälle reduziert werden. S-Bahn-Züge bewältigen 50 Promille, für den Fernverkehr dürfen es nicht mehr als 35 Promille sein. Um dies zu erreichen, ist ein Tiefbahnhof unter den Gleisen des Bahnhofs SBB das Richtige. Das spart auch Platz an der Oberfläche, der für andere Zwecke genutzt werden kann.

Beibehalten werden muss zwingend die S-Bahn-Haltestelle beim Badischen Bahnhof. Dieser ist ein wichtiger innerdeutscher Umsteigepunkt vom und zum Fernverkehr, auf den unsere nördlichen Nachbarn nicht verzichten werden. Die ICE-Züge werden weiterhin dort halten. Deshalb werden allerdings nicht alle Wünsche realisierbar sein. Dass man mit den ICE-Zügen am Badi-

schen Bahnhof von Norden her in den Tunnel einfahren kann, wird sich ziemlich sicher als technisch unmöglich erweisen.

Trotzdem soll der Fernverkehr zum Zuge kommen, und zwar in Richtung Frankreich. Hier besteht dringender Bedarf. Die beiden Tunnel der Elsasserbahn müssen saniert und ausgebaut werden. Dies ist ohne Ausweichstrecke wohl nur schwer durchzuführen. Das weiss man auch in Bern. Hier bietet sich der Zusatz des Y als Lösung wie gerufen an. Die neue Linienführung muss so geplant werden, dass dieser Ast die TGV-Züge aufnehmen kann. Vielleicht muss auch darüber nachgedacht werden, ihn als erste Etappe prioritär zu bauen. Wenn diese Bedingung erfüllt ist, kann der Nutzen optimiert und das Geld in Bern abgeholt werden. Die angelaufene Planung wird zeigen, wie das geht.



Alt Grossrat Christoph Wydler (EVP) ist im Zentralvorstand als Delegierter der Interessensgemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGÖV).

Entflechten statt tunneln

## Basel braucht einen Ring

Von Jürg Wellstein

Basel hat bereits ein Herz, aber es braucht grössere Arterien. In der Diskussion um das scheinbar visionäre Herzstück grundsätzliche Überlegungen zur Bewältigung der steigenden Personenzahlen an der Peripherie.

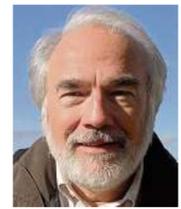
Bei der Bewältigung des Verkehrs geht es nicht um die Frage der Zeiterparnis von wenigen Minuten, sondern um die Schaffung möglichst umsteigefreier Verbindungen für die weiter wachsenden Pendlerströme. Mengen sind möglichst effizient zu bewegen, eine unterirdische Stadtquerung, die kaum mehr Komfort bringt, ist unnötig. Tunnel sind zwar aktuell. Tunnel sind identitätsfördernd. Wenn man durch den Gotthard-Basistunnel nach Locarno fährt, lässt sich die Faszination des neuesten Projekts hautnah erleben. Dort angekommen, darf man sogar mit einer U-Bahn, der unterirdischen Centovalli-Bahn, weiterreisen. Nicht in jeder Stadt macht die U-Bahn jedoch Sinn. Basel braucht sich da kaum minderwertig vorzukommen. Die Geschichte hat Basel drei separate Bahnhöfe beschert. Alle befinden sich noch heute an der Peripherie der Innenstadt. Dies im Gegensatz zu Zürich und Bern, aber in vergleichbarer Art – in Miniaturausgabe – zu den Verhältnissen in Paris und London. Dank

den grossen Distanzen in den Innenstädten jener Metropolen schätzen wir das dortige Netz der U-Bahnen. Basel ist deutlich kleiner. Ein Vergleich mit Frankfurt ist machbar, wo Haupt-, Süd- und Flughafen-Bahnhof jeweils spezifische Verbindungen erlauben. In den grundsätzlichen Überlegungen hätte in Basel wohl auch das Prinzip der radikalen Entflechtung dazugehört. Weshalb wertet man den Badischen Bahnhof nicht auf? Alle Linien nach Osten sind ab dort direkt zu führen, also ohne zusätzlichen Halt im Bahnhof SBB. Die Städte Baden, Zürich und Chur sowie der Flughafen Zürich und so weiter werden also ab dem Badischen Bahnhof bedient. Zahlreiche Arbeitsplätze im gesamten Kleinbasel wären schneller erreichbar, die Messe hätte einen Bahnhof vor der Haustür. Gleichzeitig würden wesentliche Kapazitäten beim Bahnhof SBB und bei den Rhein-querenden Tramverbindungen frei. Mit der neuen Bahn-Rheinbrücke neben der Schwarzwaldbrücke stehen heute mehr Geleise zur Verfügung. Die mit dieser Aufwertung und dem Ausbau verbundenen Probleme sind lösbar, da wir ja beste Beziehungen zum Nachbar Deutschland haben.

Vom Bahnhof SBB hingegen fahren alle Züge nach Süden und Westen, also nach Olten, Luzern sowie Bern, Brig, aber auch nach Biel und in die West-

schweiz. Und die durch den Wegfall der Ostverbindungen frei werdenden Kapazitäten können für den Ausbau einer Ringlinie genutzt werden. Diese wird mit einer zusätzlichen Bahnbrücke im Klybeck-Volta-Bereich geschlossen und bedient den Bahnhof St. Johann, der sich so zu einem wichtigen Zubringerstandort entwickeln kann. Gleichzeitig wird ein optimiertes Netz für die S-Bahn-Verbindungen geschaffen.

Basel braucht keine sternförmige Struktur, sondern einen leistungsstarken Ring, der die kommenden Passagierzahlen effizient und zielorientiert bewegen kann. Die Zentralisierung beim Bahnhof SBB ist schon heute am Limit, daher sollte eine sinnvolle und konsequente Entflechtung des regionalen und nationalen Verkehrs angedacht werden. Auch Basel sollte den Sackbahnhof vergessen und die internationalen Züge direkt führen. Wenn das Herzstück in Basel den «Blutfluss» nicht langfristig verbessern kann, ist dem Patienten kein Dienst erwiesen.



Jürg Wellstein ist Ingenieur und beschäftigt sich mit Fliesstheorien und Kapazitätsberechnungen.

Die Sicht der Regio Basiliensis

## Venen und Arterien gehören zum Herz

Von Manuel Friesecke

Die Regio-S-Bahn Basel, vor mehr als 50 Jahren von der Regio Basiliensis initiiert, verbindet seit 1997 als Erfolgsgeschichte die trinationale Agglomeration Basel mit der Kernstadt – und damit auch drei Länder miteinander. Die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs im trinationalen Kontext ist die Schlüsselaufgabe im Raum Basel.

Mobilität macht an Stadt- und Landesgrenzen nicht halt. Die Zahl jener, die im trinationalen Umland leben, aber in der Stadt Basel arbeiten, zur Ausbildung gehen oder ihre Freizeit verbringen, wächst. Parallel dazu nutzt die Bevölkerung in der Kernstadt das Potenzial der gesamten Region. Daher sind eine nachhaltige Mobilität und die Stärkung des öffentlichen Verkehrs das vordringliche Ziel für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit.

Das Herzstück Regio-S-Bahn ist das zentrale Vorhaben zur Vernetzung der nationalen Bahnnetze im Raum Basel. Seine Realisierung ist die Voraussetzung dafür, dass die heute untereinan-

der nur unzulänglich verbundenen Regionalverkehrslinien in der Nordwestschweiz, in Südbaden und im Elsass zusammenwachsen und zu einem echten S-Bahn-Netz mit Durchmesserlinien werden. Das Herzstück Regio-S-Bahn ist ein strategisch bedeutendes Verkehrsprojekt für die Region Basel. Es ist die fehlende Verbindung – der Missing Link – im Bahnnetz der Agglomeration und schliesst die Lücke im historisch gewachsenen Eisenbahnnetz der Dreiländerregion. Erst das Herzstück schafft ein leistungsfähiges, trinationales S-Bahnssystem mit schnellen Durchmesserlinien und stellt deshalb einen Quantensprung für die Erreichbarkeit in unserer Region und die Funktionalität der S-Bahn dar.

Genauso wichtig sind jedoch weitere Projekte in der Dreiländerregion, die ein funktionierendes Regionalverkehrsnetz – mit Herzstück – gewährleisten. Die trinationale Region Basel Nordwestschweiz braucht in diesem Sinne den Doppelspurusbau im Laufen- und Wiesental, eine zeitnahe Realisierung des Bahnanschlusses des

EuroAirports, die Elektrifizierung der Hoahrheinstrecke und den Ausbau der Passagierkapazitäten am Bahnhof Basel SBB/SNCF. Weiter erforderlich sind eine Taktverdichtung, damit der öffentliche Verkehr seine Attraktivität steigern kann, sowie die Verbesserung der Kundeninformation und der grenzüberschreitenden Tarifkooperation.

Die aktuelle Frage ist daher nicht, ob wir ein Herzstück brauchen und wo dieses zu liegen kommt, sondern wie ein solches Jahrhundertprojekt im Gesamtkonzept des Schienenverkehrs im Raum Basel Nordwestschweiz eingebunden werden kann. Ein Herzstück in Basel braucht seine Einbettung in der Region. Ganz nach dem Motto «Herz und Verstand».



Manuel Friesecke ist Geschäftsführer Regio Basiliensis.