

# SBB wollen Fernverkehr in Basel optimieren

CEO Andreas Meyer und Regierungsrat Hans-Peter Wessels zum Herzstück und zu ihren Smart-City-Plänen

Von Thomas Dähler, Markus Wüest (Text) und Kostas Maros (Foto)

**BaZ:** Am Donnerstag dieser Woche findet in der Messe die Strategie-Konferenz SmartSuisse statt. Herr Wessels, wie sieht die Smart City Basel in 20 Jahren aus?

**Hans-Peter Wessels:** Basel ist ein innovativer Standort, wir haben auch viele Unternehmen hier, die im Hochtechnologiebereich tätig sind. Die Anwendung neuer Technologie wird in unserem städtischen Raum schnell Fuss fassen. Wir stehen entsprechend vor grossen technologischen Umwälzungen. Man könnte natürlich vor dem Wandel auch Angst haben. Besser wäre es aber, die technologischen Veränderungen für die Bevölkerung nutzbar zu machen.

Herr Meyer, was können die SBB in Basel dazu beitragen?

**Andreas Meyer:** Es stellen sich zwei Fragen. Wie könnte dieser Wandel aussehen? Da haben wir vage Ideen, die wir Schritt für Schritt vorantreiben und ausprobieren wollen. Die andere Frage ist die nach dem Potenzial der Stadt und der Region Basel. Selbstverständlich haben wir smarte Mobilitätskonzepte: Wir wollen eine intelligente und effiziente S-Bahn betreiben und diese mit einer smarten Erschliessung der städtischen Quartiere ergänzen.

Wir führen in Basel aber auch Gespräche mit der Deutschen Bahn über den internationalen Verkehr und den Badischen Bahnhof. Von Deutschland aus über Basel in die Schweiz können wir eine halbe Stunde Fahrzeit gewinnen, wenn wir dies in der Stadtplanung berücksichtigen. Mit Regierungsrat Wessels diskutieren wir über die Stadtentwicklung und evaluieren auch das Potenzial der Stadtentwicklung – zusammen mit Experten wie zum Beispiel Herzog & de Meuron. Das Potenzial in Basel ist riesengross. Dort befindet sich beispielsweise eines der bedeutendsten Entwicklungsgebiete der Schweiz: auf dem Wolf. Hier könnten wir, zusammen mit vielen Partnern, einiges ausprobieren.

Bei früherer Gelegenheit haben Sie gesagt, der heutige Güterbahnhof lasse sich erst zu einer kleinen Smart City ausbauen, wenn Basel Nord realisiert ist.

**Meyer:** Es ist klar, dass der heutige Terminal auf dem Wolf mit den kurzen Geleisen für die Zukunft ungenügend ist. Wir haben deshalb vereinbart, dass wir vier oder fünf Planungsbüros beauftragen, ein neues Gesamtkonzept für den Wolf zu entwerfen. Ich bin überzeugt, dass wir die ersten Entwicklungsschritte schon in fünf Jahren sehen können. Gebaut wird aber frühestens im Jahr 2024.

«Das Herzstück ist das Gegenteil von altmodisch. Es ist sehr, sehr zukunftsorientiert.»

Hans-Peter Wessels, Regierungsrat

Wird Basel Nord realisiert?

**Meyer:** Ja, Basel Nord wird gebaut. Wir haben in der Schweiz gar keine Alternative. Sonst stünden wir wie der Esel am Berg.

Smart Urban Mobility: Wie sähe das auf dem Wolf konkret aus? Erfolgt vom Wolf aus eine Feinverteilung?

**Wessels:** Wir sitzen jetzt zusammen hier, weil die SBB für Basel-Stadt ein unglaublich wichtiger Partner sind. Es gibt wohl keine andere Stadt in der Schweiz, in der ein derart hoher Anteil der Fläche den SBB gehört. Die SBB sind zusammen mit der Deutschen Bahn in Basel ein bedeutender Immobilienbesitzer.

Sind Basel heute die Hände gebunden, weil die freien Terrains grösstenteils den SBB gehören?

**Wessels:** Es ist völlig normal, dass sich nur der kleinste Teil Basels im Besitz von Immobilien Basel-Stadt befindet. Es ist aber richtig: Die SBB sind für uns sowohl als Bahnunternehmen als auch als Immobilienbesitzer ein wichtiger Partner. Wir sind sehr daran interessiert, mit den SBB



Zusammenarbeit besiegelt. Andreas Meyer (links) und Hans-Peter Wessels sind sich einig: Die Partnerschaft ist für die SBB und für Basel wichtig. Foto Kostas Maros

zusammen in Richtung innovativer Entwicklung vorwärtsgehen.

**Meyer:** Es ist ja nicht so, dass wir einfach machen können, was wir wollen. Deshalb arbeiten wir mit Basel eng und konstruktiv zusammen. Es geht dabei um Zonenpläne, um Besiedlungskonzepte, um die richtige Mischung zwischen Gewerbe und Wohnen. Es lässt sich heute nicht mehr sequenziell in Schritten vorgehen wie in der Vergangenheit. Wer smart planen will, muss von Anfang an alle Player miteinander vernetzen: Bahn, Immobilien, Dienstleistungen, Ver- und Entsorgung, Telekommunikation und vieles mehr. Eine solche Situation mit integrierter Sicht auf die Mobilitäts- und Arealentwicklung planen wir auch für den Wolf. Auch am Bahnhof Basel SBB wollen wir anhand verschiedener physischer und digitaler Informationsmedien anschauen – geplant ist diese Vereinbarung bereits im Mai –, wie wir den Publikumsverkehr beim Verlassen des Bahnhofs besser leiten können. Für Reisende ist es wichtig, beim Verlassen des Bahnhofs schnell und einfach das richtige Tram zu finden.

Und auf dem Wolf?

**Meyer:** Eine ähnliche Simulation planen wir auch dort: die sogenannte Szenarien-basierte Mobilitäts- und Arealentwicklung. Dazu soll auch die Strategiekonferenz SmartSuisse Ideen liefern und Netzwerke aufbauen. Die Konferenz soll eine Art Aufbruchssignal, ein «Wake-up Call» für die Schweiz werden. Denn wir haben in der Schweiz kluge Köpfe. Aber bezüglich Smart Citys einen grossen Rückstand auf andere Länder.

Ist auch Warenumschlag vorgesehen?

**Meyer:** Nach unserer Vorstellung soll dort ein Teil Gewerbe entstehen, ein Teil regionale Versorgung, ein Teil Wohnen. Das Areal auf dem Wolf liegt enorm gut und lässt sich super mit der S-Bahn erschliessen.

**Wessels:** Im gemeinsamen Auftrag für die Gesamtplanung haben wir vorgegeben, dass dort ein Hub für die City-Logistik entstehen soll. Von dort aus soll die Warenlieferung in die Stadt organisiert werden. Daneben soll ausgelotet werden, welches Potenzial es für Arbeitsplätze gibt und möglicherweise auch fürs Wohnen. Es wäre sicher ein sehr urbanes Wohnen – etwa ein Hochhaus, in dem sich unten Einrichtungen befinden, die Publikumsverkehr haben, weiter oben Büros, und noch weiter oben Wohnungen – ähnlich wie im Meret-Oppenheim-Hochhaus.

Die SBB arbeiten mit vielen Partnern zusammen. Besteht auch die Absicht, dass die SBB selber ins Geschäft mit neuen Technologien einsteigen?

**Meyer:** Wir sind primär eine starke Eisenbahn, ein vertrauenswürdiger

Mobilitätsdienstleister und eben auch ein attraktiver Entwicklungspartner. Neue Planungsinstrumente und Technologien verkürzen die Planungs- und die Realisierungszeiten. Ich konnte mir dies in Singapur ansehen, wo quasi über Nacht ein neuer Stadtteil entsteht; mit vorfabrizierten Elementen wird enorm schnell gebaut.

Wir sind als SBB zwar in unserem traditionellen Geschäft genügend gefordert, aber wir brauchen auch innovative Partner, zum Beispiel für Telekommunikation oder für die Feinverteilung in der Logistik. Es braucht weniger Silodenken in und bei den Unternehmen, dafür mehr Vernetzung und eine Gesamtkonzeption. Der Wolf mit seiner Dimension und seiner Lage ist sehr interessant mit einem Top-Entwicklungspotenzial.

Das sind ja sehr interessante Zukunftspläne. Will das heissen: altmodische Ideen wie eine S-Bahn samt Herzstück braucht es gar nicht mehr?

**Wessels:** Das Herzstück ist das Gegenteil von altmodisch. Es ist sehr, sehr zukunftsorientiert. Gerade vor dem Hintergrund des technischen Wandels lässt sich die Tendenz zur Verdichtung in den Zentren beobachten. Die S-Bahn ist wie kein anderes Transportmittel dazu geeignet, innerhalb von kurzer Zeit mit einer sehr hohen Dichte Menschen in die Zentren zu transportieren – und wieder hinaus. Wir sind davon überzeugt, dass es ein S-Bahn-System auch in relativ ferner Zukunft brauchen wird. Für einen Verdichtungsprozess ist das enorm wichtig.

Herr Meyer, Sie haben erwähnt, dass Sie mit der Deutschen Bahn über den Badischen Bahnhof reden, denn wenn Sie diese halbe Stunde Zeitersparnis herausholen wollen, von der Sie sprachen, ist ein zweiter Basler Halt im Fernverkehr künftig unmöglich.

**Meyer:** Ich verstehe schon, dass man immer möglichst genau wissen will, welche Linienführung die endgültige sein wird, wo die Haltestellen genau sind und wie viele Züge wo und wann halten. Die grosse Frage aber muss lauten: Welches sind die Herausforderungen und wo liegt das Potenzial? Die Stadt Basel und die Region Nordwestschweiz müssen sich heute Gedanken darüber machen, wie eine möglichst effiziente S-Bahn aussehen soll. Ich verstehe sehr gut, dass es gewisse Quartiere gibt – zum Beispiel Mitte, Klybeck, Solitude, Morgartenring –, die noch besser erschlossen werden sollen. Dies liegt in der Planungshoheit der Kantone. Aber in einer Gesamtkonzeption dürfen wir den Fernverkehr und den internationalen Personenverkehr selbstverständlich nicht ausser Acht lassen und den Güterverkehr auch nicht.

Es liegt an den SBB in Abstimmung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV), auch daran zu denken.

Was heisst das ganz konkret?

**Meyer:** Bei der Planung der Verbesserungen zwischen Lausanne und Genf vor ein paar Jahren ging das wahre Problem fast vergessen: Es brauchte schlicht und einfach mehr Kapazität. Wie lässt sich das in Koordination zwischen Regional-, Fern- und Güterverkehr erreichen? Die ursprünglichen Pläne wurden laufend optimiert. So wird es auch in Basel sein. Egal wie super ein Konzept heute aussieht, es wird nie ganz genauso umgesetzt werden, wie es angedacht wurde. Nächstens werden die Kantone den Synthesebericht für das Herzstück vorlegen. Der ist schon einmal eine sehr gute Basis, um dann Schritt für Schritt weiterzugehen.

«Dass man sich – auch in Basel SBB – nach Durchgangsoptionen umschaut, ist richtig.»

Andreas Meyer, CEO der SBB

Wir wollen ja nicht konkret hier um Linienführungen diskutieren...

**Meyer:** Das will die BaZ doch immer. (Lacht.)

... aber Sie sprechen die Bedeutung der beiden Bahnhöfe an. Und da spielt es doch eine grosse Rolle, wie die S-Bahn geplant wird. Es braucht doch irgendwenn eine konkrete Linienführung. Das Dilemma ist offensichtlich: Sie, Herr Wessels, denken vor allem an den Regionalverkehr und Sie, Herr Meyer, an den Fernverkehr. Der eine will eine Schlaufe vom Norden her in den Badischen Bahnhof, der andere hält das für obsolet.

**Wessels:** Das ist doch kein Dilemma! Das geht Hand in Hand. Sie konstruieren einen Gegensatz, der in keiner Art und Weise existiert. Wie es Andreas Meyer gesagt hat: Es ist Aufgabe der Planungskommission, den Regionalverkehr weiterzuentwickeln, und wir werden dazu in absehbarer Zeit der Öffentlichkeit eine gute Basis präsentieren. Diese muss in Übereinstimmung mit den langfristigen Entwicklungsabsichten im Fern- und im Güterverkehr gebracht werden.

Aber Herr Wessels, solange Sie nicht endlich ein Projekt vorlegen, das mal ganz konkret die Linienführung benennt, wird daraus nie etwas werden...

**Wessels:** Darum wird das Projekt jetzt schnell vorwärtsgetrieben. Wir haben in den letzten beiden Jahren intensiv daran gearbeitet und haben, grob geschätzt, etwa zehn Jahre aufgeholt. Wir suchen eine enge Partnerschaft mit den SBB. Auch mit dem BAV stimmen wir uns ab. Wir machen Nägel mit Köpfen.

**Meyer:** Seit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels finden unter den Eisenbahnunternehmen Europas Gespräche statt, die so vorher noch nicht auf der Agenda waren. Weil wir wissen, dass der Wettbewerb unter den Verkehrsträgern für die Eisenbahnen anspruchsvoll wird. Wenn wir jetzt in Basel eine halbe Stunde gewinnen könnten, und wenn man schaut, was wir für die Neat ausgegeben haben, um auf der Nord-Süd-Achse eine ganze Stunde zu gewinnen, dann wird klar: Diese Chance müssen wir packen. Dazu gibt es einen iterativen Prozess, und wir beginnen mit einer guten Diskussionsgrundlage, um die Planung der Verkehrsträger übergreifend voranzutreiben.

Die halbe Stunde Zeit liesse sich auch gewinnen, wenn man am Bahnhof SBB vorbeifährt und nur noch am Badischen Bahnhof hält. Eine Konkurrenzsituation zwischen den Bahnhöfen.

**Meyer:** Also eine solche Konkurrenzsituation spüre ich nicht. Es ist klar: Sackbahnhöfe haben aus verschiedenen Gründen Nachteile. Dass man sich – auch in Basel – nach Durchgangsoptionen umschaut ist aus meiner Sicht das einzig Richtige. Lassen wir doch den Stein ins Rollen kommen, aber verlangen Sie nicht schon jetzt die perfekte Lösung.

Geschenkt. Aber bevor Sie unter der Stadt Löcher bohren, sollten Sie schon wissen, ob nach links oder nach rechts.

**Wessels:** Es dauert noch zwei, drei Wochen, bevor wir die Bohrmaschinen ansetzen...

**Meyer:** Das ist ein extrem wichtiger Punkt: Da brauchen wir in der Schweiz ein Umdenken. Wir wissen, dass es Engpass-Beseitigungen braucht, vor allem auf der Ost-West-Achse, am Jurasüdfuss für den Güterverkehr, Richtung Ostschweiz, alles, um die Kapazitäten auf dem Schienennetz zu erhöhen. Wir müssen aber jederzeit parat sein, neue Erkenntnisse einfließen zu lassen, bevor der Bagger aufgefahren ist. Im Moment des Spatenstichs ist es dann ein bisschen schwieriger, denn dann wird es teuer. Aber bis zu diesem Zeitpunkt brauchen wir die Flexibilität.

Ganz am Anfang dieses Interviews fiel der Name Herzog & de Meuron. Wo spielen die mit?

**Wessels:** Beim Synthesebericht, von dem bereits die Rede war, waren ganz viele Ingenieurbüros involviert, Planungsteams, Tunnelspezialisten, Bahnspezialisten et cetera, und eines der Teams – nebst vielen anderen – ist Herzog & de Meuron. Vor allem in Bezug auf die Stadtplanung. Wir können ja nicht nur auf das Herzstück fokussieren. Dieses muss eingebettet werden in die ganze Bahnentwicklung im Raum Basel.