

# «Wir können es uns nicht leisten, das Herzstück nicht zu bauen»



Erklären im Zug, weshalb das Herzstück nötig ist (v.l.): Christian Egeler (FDP-Grossrat), Christoph Buser (Direktor Wirtschaftskammer Baselland), Elisabeth Schneider-Schneiter (CVP-Nationalrätin), Gabriel Barell (Direktor Gewerbeverband Basel-Stadt), Martin Dätwyler (stv. Direktor der Handelskammer beider Basel). Quelle: Juri Junkov

Beim Ausbau der S-Bahn demonstrieren die Wirtschaftsverbände von Stadt und Land Einigkeit. Mit Nachdruck fordern sie den Bau eines Tunnels zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof. Nur so lasse sich bei der S-Bahn der 15-Minuten-Takt realisieren. von Hans-Martin Jermann

Weshalb soll zwischen dem Basler Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof ein Tunnel mit zwei unterirdischen S-Bahn-Stationen gebaut werden? Die Befürworter des auf 1,5 Milliarden Franken veranschlagten Projekts begründeten die Notwendigkeit im Rahmen einer Medien-Fahrt in der S-Bahn von Liestal an den Badischen Bahnhof. Alleine die Zugfahrt ist aufschlussreich: Heute muss der aus dem Baselbiet (oder auch aus dem Fricktal) an den Bahnhof SBB fahrende Zug im Gebiet Grosspeter oft einen Wartehalt einlegen, bevor er zu den Perrons einfahren kann. Schon das ergibt einen kleinen Zeitverlust. Am Bahnhof SBB müssen die Fahrgäste Richtung Badischer Bahnhof umsteigen, es wartet ein längerer Fussmarsch von Gleis 16 auf Gleis 2. Auch hier geht Zeit verloren. Wer am Badischen Bahnhof weiter Richtung Riehen und Wiesental fahren möchte, muss im Zug ganze acht Minuten auf die Weiterfahrt warten. Für die Fahrgäste der S6 hat der Badische Bahnhof heute den Charakter eines Kopfbahnhofs.

## «Situation wird Region nicht gerecht»

All das wird mit dem Herzstück unnötig: Dann ist es möglich, aus Liestal direkt ohne Umsteigen nach Riehen zu fahren (und umgekehrt). Die beiden Stadtbahnhöfe fungieren mit Herzstück zumindest für den Regionalverkehr als Durchgangsbahnhöfe. Die langen Haltezeiten der Züge fallen weg. Es gehe um weit mehr als «nur» um einen unterirdischen Tunnel zwischen den Bahnhöfen Basel SBB und Badischem Bahnhof, sagte Christoph Buser, der Direktor der Baselbieter Wirtschaftskammer, auf der Medienfahrt. Das Herzstück schaffe die Voraussetzung für eine Kapazitätserweiterung; nur so sei der 15-Minuten-Takt im regionalen Bahnverkehr überhaupt möglich. «Demgegenüber wird die heutige Situation beim öffentlichen Verkehr der zweitgrössten Wirtschaftsregion der Schweiz nicht gerecht», sagt Buser.

Das Herzstück sieht zudem zwei neue unterirdische Haltestellen unter der Innenstadt vor. Die Gebiete Marktplatz/Barfüsserplatz im Grossbasel sowie das Gebiet Claraplatz/Clarastrasse im Kleinbasel werden somit von unzähligen Bahnhöfen in der Region direkt – ohne Umsteigen an den Stadtbahnhöfen – erreichbar. «Damit wird die Innenstadt um einiges attraktiver», betonte der Basler Gewerbedirektor Gabriel Barell. Attraktiver als Arbeitsplatz, fürs Einkaufen und den Beizenbesuch. Aber auch die nahe Uni sowie das Universitätsspital würden mit dem Herzstück viel besser erreichbar, führte Barell aus.

## Nutzen beträgt 160 Millionen pro Jahr

Der neue S-Bahn-Tunnel sei für das Prosperieren der Region von grosser Bedeutung, veranschaulichte Martin Dätwyler, stellvertretender Direktor der Handelskammer beider Basel. Dank der besseren ÖV-Verbindungen werden die Arbeitsgebiete schneller erreichbar. Arbeitnehmer und Arbeitgeber fänden besser zueinander. Das führe zu einer höheren Wertschöpfung und damit letztlich zu mehr Wohlstand. Eine Studie hat den volkswirtschaftlichen Nutzen des Herzstücks auf 160 Millionen Franken veranschlagt. Der Nutzen sei damit um ein Mehrfaches höher als die jährlichen Kosten für den Ausbau der S-Bahn, rechnete Dätwyler vor. Für Christian Egeler, Verkehringenieur und Vizepräsident des Vereins «für eine Starke Region Basel/Nordwestschweiz», ist klar: «Wir können uns nicht leisten, das Herzstück nicht zu bauen.»

Die Parlamente beider Basel haben einen Kredit über 30 Millionen Franken zur Projektierung des Herzstücks bereits genehmigt und damit eine wichtige Hürde auf dem Weg zur Realisierung des Generationenprojekts genommen. Doch noch etliche Hürden sind zu nehmen: Für die Finanzierung des Milliardenprojekts ist der Bund zuständig. Die beiden Basel drängen darauf, dass das Herzstück in den Ausbauschritt 2030 des Bahninfrastruktur-Topfes Fabi aufgenommen wird. Dazu ist Lobbyarbeit im Bundesparlament nötig.

«Es ist ganz wichtig, dass die Region Basel nun mit einer Stimme spricht und in Bern keine Zweifel offen lässt, dass sie dieses Projekt will», sagte Elisabeth Schneider-Schneiter, Präsidentin des Vereins für eine Starke Region und Baselbieter CVP-Nationalrätin.

# Operation am «Herzstück» für bessere S-Bahn

*Die Wirtschaftsverbände beider Basel zielen auf einen Ausbau der S-Bahn ab und erwarten damit einen Quantensprung für das regionale Verkehrssystem.*



Gabriel Barell (l.) vom Gewerbeverband, Nationalrätin Elisabeth Schneider-Schneiter und Grossrat Christian Egeler (r.) erläuterten zusammen mit weiteren Vertretern der Wirtschaft beider Basel die Vorteile für ein leistungsfähigeres S-Bahn-Netz. (Bild: cs)

Die Region braucht ein leistungsfähiges Verkehrssystem», sagt die Baselbieter CVP-Nationalrätin Elisabeth Schneider-Schneiter und unterstreicht damit den Wunsch der Wirtschaftsverbände beider Basel, das mangelhafte S-Bahn-Netz zu optimieren. «Die Nutzung der S-Bahn beginnt und endet heute meist am Bahnhof SBB oder am Badischen Bahnhof», betont Gabriel Barell vom Gewerbeverband Basel-Stadt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt und der Arbeitsplatzgebiete sei so relativ aufwendig.

«Es muss einfach zuviel umgestiegen werden», sagt Barell. Das ist unbequem und damit einer der Hauptgründe, warum so viele Menschen im Agglomerationsverkehr das Auto nutzen würden. Des weiteren müssten Leute und Gebiete, die ausserhalb der Tramrayons liegen, besser erschlossen werden. Bestes Beispiel ist laut den Verbänden der EuroAirport, der mit dem ÖV nach wie vor nur mühsam zu erreichen sei.

Das grundlegende Element des geplanten Regio-S-Bahn-Ausbaus sei das sogenannte «Herzstück» zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof. «Mit neuen Durchmesserlinien würde die Stadt wieder mehr ins Zentrum rücken», so Barell.

«Die momentanen Wartezeiten von bis zu acht Minuten an den Wendebahnhöfen ist für die Fahrgäste einfach unattraktiv». Deshalb sollen die wichtigsten S-Bahn-Linien in Zukunft ohne Richtungswechsel durch die Region fahren. Damit könnte die Frequenz auf drei Minuten erhöht werden.

## Wirtschaft wird gestärkt

Laut den Wirtschaftsverbänden würden sogar noch positivere Nebeneffekte dazukommen: Das Autostrassennetz würde dank sinkendem Pendelverkehr entlastet. Dazu käme der wirtschaftliche Effekt: «Ein gut ausgebautes und grenzüberschreitendes Verkehrsnetz bildet die Grundlage für eine prosperierende wirtschaftliche Entwicklung», erklärt Martin Dätwyler von der Handelskammer beider Basel.

Finanzierung ist durch den Bund vorgesehen, betont sie. Doch sei das Projekt Herzstück damit noch lange nicht gesichert. «Die Wichtigkeit dieses Generationenprojekts und damit die Entwicklung des Wirtschaftsraums Basel erfordert, dass die gesamte Region, also beide Halbkantone, voll und ganz dahinter steht», so die Nationalrätin. Bis wann die neue S-Bahn im besten Falle gebaut würde, sei noch unklar. Der Zeitaufwand für ein Grossprojekt wie das Herzstück Regio-S-Bahn dürfe nicht unterschätzt werden. Alleine die Planungsarbeiten würden rund acht bis zehn Jahre in Anspruch nehmen.

Das Vorprojekt ist laut Nationalrätin Schneider-Schneiter endlich gestartet. Die

26. August 2015

DAS HERZSTÜCK

## Trommeln für den S-Bahn-Tunnel zwischen Badischem Bahnhof und Bahnhof SBB

**Die Wirtschaftsverbände und Handelskammern aus Basel und Baselland setzen sich gemeinsam für das "Herzstück" ein.**



Vertreter der Wirtschaft aus Basel und Baselland trommelten in der S-Bahn für das Herzstück. Foto: Jury Junkov

LIESTAL/BASEL. Die Wirtschaftsverbände und Handelskammern in Basel und Baselland sowie die Initiative "Starke Region" trommeln für das "Herzstück", den S-Bahn-Tunnel zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof SBB. Zwar hätte dessen detaillierte Planung inzwischen begonnen; damit aber sei der rund 1,5 Milliarden Franken teure Tunnel noch lange nicht gesichert. Daher solle sich die ganze Region hinter das "Generationenprojekt" stellen und dessen Nutzwert für die Region deutlich machen.

Dies forderten Vertreter der Genannten laut einer Mitteilung am Dienstag bei einer Vor-Ort-Aktion in der S-Bahn zwischen Liestal und Basel. Das S-Bahn-Netz im Ballungsraum Basel basiert bis heute auf der Ende des 19., Anfang des 20. Jahrhunderts geschaffenen Infrastruktur. Entsprechend groß sind die Defizite und

Mängel. Im Prinzip arbeite das System bis heute mit zwei Kopfbahnhöfen, dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof SBB, erläutert Christian Egeler, Verkehrsplaner und Vizepräsident der Initiative Starke Region. Dazu komme die zersplitterte Struktur im Bereich der Betreiber, nur bedingt aufeinander abgestimmte Angebote und schließlich werde in Teilen des Netzes bis heute auch nur ein Stundentakt angeboten – etwa auf der deutschen Hochrheinstraße.

Die Nutzung der S-Bahn beginne oder ende heute meist am Bahnhof Basel SBB oder am Badischen Bahnhof. "Dies entspricht nur sehr beschränkt den Wünschen der Bevölkerung und der Wirtschaft", befinden auch Gabriel Barell als Direktor des Basler Gewerbeverbands, Christoph Buser als Direktor der Wirtschaftskammer Baselland und Martin Dätwyler als stellvertretender Direktor der Handelskammer beider Basel übereinstimmend.

Die Erreichbarkeit der Basler Innenstadt und der Gewerbegebiete sei mit allen Verkehrsträgern relativ aufwändig. Tatsächlich fehlten Durchmesserlinien, Kapazitäten und auch die Zeitverluste bei den Wendemanövern in den großen Bahnhöfen seien ärgerlich.

Eine zentrale Stellschraube, das zu ändern, sehen die Genannten im "Herzstück". Dieses erschließe die Basler Innenstadt und Gewerbegebiete besser für die Teile der Bevölkerung, die außerhalb des Straßenbahnnetzes wohnten. Zudem rückten die damit möglichen Direktverbindungen die Stadt wieder ins Zentrum und vernetzten die Korridore, ohne das Zentrum mit zusätzlichen Immissionen zu belasten. Dank dieser Durchmesserlinien und attraktiven Verbindungen erzeuge die S-Bahn Basel tatsächlich einen deutlich größeren volkswirtschaftlichen Nutzen. So belebe die verbesserte Erreichbarkeit im Ballungsraum den Arbeitsmarkt und führe so zu höherer Wertschöpfung und höherem Volkseinkommen. Alleine durch das "Herzstück" ergebe sich für die Region Basel ein Agglomerationseffekt mit einem Gesamtnutzen von 160 Millionen Franken pro Jahr.

Das Ziel ist denn auch klar: Im Schulterschluss mit der Basler Regierung und der Mehrheit im Großen Rat fordern auch die Wirtschaftsvertreter für die trinationale S-Bahn Basel den integralen Takt von mindestens 15 Minuten im inneren Korridor des Ballungsraumes und mindestens 30 Minuten in den äußeren Korridoren. Dies gelte andernorts bereits heute als Standard, betonen sie. Dieses auf den Durchmesserlinien beruhende Angebot verbinde zudem die sieben bislang kaum vernetzten Korridore wie das badische Wiesen- und das baselbieter Laufental, schaffe perfekte Umsteigemöglichkeiten und trage maßgeblich zu einem effizienten Gesamtverkehrssystem bei.

S-Bahninvestitionen sicherten insofern eine gesunde Entwicklung der Stadt und des gesamten Ballungsraumes und damit auch die Lebensqualität derer Bewohner, befinden Egeler, Barell, Dätwyler und Buser weiter. Basel habe durch seine – aus Schweizer Sicht – periphere Lage etliche Nachteile. Umso wichtiger sei es, die Vorteile der Grenznähe zu mobilisieren. Ein gut ausgebautes, grenzüberschreitendes Verkehrsnetz sei da eine Basis für eine prosperierende wirtschaftliche Entwicklung. Eine dank leistungsfähiger Verkehrsinfrastrukturen starke Region Basel aber stärke auch die ganze Schweiz. "Was gut ist für Basel, nützt der Schweiz. Die Weichen dafür müssen jetzt gestellt werden", argumentiert das Quartett.

**Basel**

# Herzstück soll Produktivität steigern

Die Oberbadische, 25.08.2015 23:01 Uhr



Verleihen ihrer Forderung, die Durchmesserlinie zu bauen, Nachdruck: Elisabeth Schneider-Schneiter, Martin Dätwyler, Gabriel Barell und Christian Egeler. Foto: zVg Foto: Die Oberbadische

---

Von Michael Werndorff

Basel. Wenn es nach den Befürwortern des grob mit zwei Milliarden Franken veranschlagten „Herzstücks“ der Regio-S-Bahn geht, soll die Eidgenössische Regierung im nächsten Jahr grünes Licht für die Ausbaupläne geben. Gestern haben Vertreter von Wirtschaftsverbänden beider Basel im Rahmen einer Fahrt mit der S-Bahn von Liestal nach Basel ihrem Anliegen Nachdruck verliehen.

Die Wirtschaftsregion Basel brauche ein leistungsfähiges Verkehrssystem, betonte Elisabeth Schneider-Schneiter, Präsidentin des Vereins Starke Region, im Gespräch mit unserer Zeitung. „Die heutige S-Bahn hat große Schwächen, und das Angebot ist praktisch nicht mehr ausbaubar“, sagte sie nach der Fahrt, welche demonstrieren sollte, wie umständlich und zeitaufwendig das Umsteigen für Reisende und Berufspendler ist, ergänzte Vizepräsident Christian Egeler.

In der Vergangenheit habe man Fehler gemacht, sagte Schneider-Schneiter:

„Der Föderalismus hat uns ausgebremst, zudem gab es keine gemeinsamen Planungen. Jetzt müssen wir aber der Regierung zeigen, dass in Sachen Herzstück alle an einem Strang ziehen.“ Die Wirtschaft stehe geschlossen hinter dem Infrastrukturprojekt, was erfreulich sei, denn es verleihe dem Projekt Stärke. Und weiter: „Wichtig ist auch, dass wir grenzüberschreitend denken und arbeiten“, kommentierte sie die Planungen. Die Herausforderung sei nun, dem Bund das Projekt schmackhaft zu machen und die Finanzierung zu sichern.

Wie bereits berichtet, setzen die am Agglomerationsprogramm Basel beteiligten Kantone der Nordwestschweiz, der Landkreis Lörrach und das Elsass darauf, dass das historisch gewachsene S-Bahn-Netz mit Durchmesserlinien versehen wird. Geschehen soll das durch eine unterirdische Verbindung der Bahnhöfe Basel SBB und Badischer Bahnhof. „Nach der Realisierung soll es zwei Haltestellen geben, Groß- und Kleinbasel“, erklärte Gabriel Barell vom Gewerbeverband Basel-Stadt. Derzeit führten zwar viele Gleisstrecken nach Basel, aber die Kernstadt sei schlecht erreichbar. Ziel sei zudem ein geschickter Ausbau der Haltestellen: „Mit einer Fahrt zu allen Zielen, lautet das Gebot. Die Basler Innenstadt und Arbeitsplatzgebiete müssen für Menschen, die außerhalb wohnen, besser erschlossen werden.“ Betrachte man zum Beispiel die Strecken von Kleinbasel zum EuroAirport oder von Liestal nach Lörrach, werde deutlich, dass dank der Durchmesserlinien neue Direktverbindungen möglich würden. „Dadurch kann die Stadt ins Zentrum gerückt werden, ohne diese mit weiteren Emissionen zu belasten.“ Eine weitere Forderung bezieht sich auf den Takt: Heute verkehrt die S-Bahn im 30-Minuten-Takt, in Deutschland und Frankreich teils stündlich. „Ziel für die trinationale S-Bahn ist ein integraler Takt von 15 Minuten im inneren Korridor der Agglomeration“, unterstrich Egeler.

Einen großen wirtschaftlichen Nutzen sieht die Handelskammer beider Basel: Stellvertretender Direktor Martin Dätwyler sagte, dass das Herzstück zu einer deutlichen Steigerung der Wertschöpfung und des Volkseinkommens führen werde. „Wenn ein jährlicher Ausbauschnitt 40 bis 50 Millionen Franken kostet, könnte man auf der Einnahmenseite 160 Millionen verbuchen.“ Dank der Durchmesserlinie vergrößere sich zudem die Arbeitsmarktregion, was zu mehr Produktivität führe. Trotz aller Herausforderungen in Bern sieht er dank der Allianz der Befürworter gute Chancen für eine Realisierung.

Weil aber der Schweizer Bund mehr Mittel als vorgesehen für den Unterhalt des Schienennetzes aus dem Finanzierungstopf ausgeben muss (wir berichteten), steht die Entscheidung für das Großprojekt noch in den Sternen. Ob sich das Herzstück schließlich im Ausbaupaket 2030 wiederfinden wird, soll sich im kommenden Jahr herausstellen, hoffen die Verantwortlichen im Dreiländereck.

Kanton Basel

26.08.2015

# Wirtschafts- und Handelsvertreter bewerben Basler Großprojekt

**S-Bahn-Tunnel zwischen Badischem und Schweizer Bahnhof. Kosten für Bauvorhaben betragen rund 1,5 Milliarden Franken. Vor-Ort-Aktion in der S-Bahn zwischen Liestal und Basel**



Die Wirtschaftsverbände und Handelskammern in Basel und Baselland sowie die Initiative „Starke Region“ trommeln für das „Herzstück“, den S-Bahn-Tunnel zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof SBB. Zwar hätte dessen detaillierte Planung inzwischen begonnen; damit aber sei der rund 1,5 Milliarden Franken teure Tunnel noch lange nicht gesichert. Daher solle sich die ganze Region hinter das „Generationenprojekt“ stellen und dessen Nutzwert für die Region deutlich machen, forderten Vertreter der Genannten laut einer Mitteilung am Dienstag bei einer Vor-Ort-Aktion in der S-Bahn zwischen Liestal und Basel.

Das S-Bahn-Netz im Ballungsraum Basel basiert bis heute auf der Ende des 19., Anfang des 20. Jahrhunderts geschaffenen Infrastruktur. Entsprechend groß sind die Defizite und Mängel. Im Prinzip arbeite das System bis heute mit zwei Kopfbahnhöfen, dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof SBB, erläutert Christian Egeler, Verkehrsplaner und Vizepräsident der Initiative Starke Region. Dazu komme die zersplitterte Struktur im Bereich der Betreiber, nur bedingt aufeinander abgestimmte Angebote und schließlich werde in Teilen des Netzes bis heute auch nur ein Stundentakt angeboten – etwa auf der deutschen Hochrheinstraße.

Die Nutzung der S-Bahn beginne oder ende heute meist am Bahnhof Basel SBB oder am

Badischen Bahnhof. „Dies entspricht nur sehr beschränkt den Wünschen der Bevölkerung und der Wirtschaft“, befinden auch Gabriel Barell als Direktor des Basler Gewerbeverbands, Christoph Buser als Direktor der Wirtschaftskammer Baselland und Martin Dätwyler als stellvertretender Direktor der Handelskammer beider Basel übereinstimmend. Die Erreichbarkeit der Basler Innenstadt und der Gewerbegebiete sei mit allen Verkehrsträgern relativ aufwendig. Tatsächlich fehlten Durchmesserlinien, Kapazitäten und auch die Zeitverluste bei den Wendemanövern in den großen Bahnhöfen seien ärgerlich.

Eine zentrale Stellschraube, das zu ändern, sehen die Genannten im „Herzstück“. Dieses erschließe die Basler Innenstadt und Gewerbegebiete besser für die Teile der Bevölkerung, die außerhalb des Straßenbahnnetzes wohnten. Zudem rückten die damit möglichen Direktverbindungen die Stadt wieder ins Zentrum und vernetzten die Korridore, ohne das Zentrum mit zusätzlichen Immissionen zu belasten. Dank dieser Durchmesserlinien und attraktiven Verbindungen erzeuge die S-Bahn Basel tatsächlich einen deutlich größeren volkswirtschaftlichen Nutzen. So belebe die verbesserte Erreichbarkeit im Ballungsraum den Arbeitsmarkt und führe so zu höherer Wertschöpfung und höherem Volkseinkommen. Alleine durch das „Herzstück“ ergebe sich für die Region Basel ein Agglomerationseffekt mit einem Gesamtnutzen von 160 Millionen Franken pro Jahr.

Das Ziel ist denn auch klar: Im Schulterschluss mit der Basler Regierung und der Mehrheit im Großen Rat fordern auch die Wirtschaftsvertreter für die trinationale S-Bahn Basel den integralen Takt von mindestens 15 Minuten im inneren Korridor des Ballungsraumes und mindestens 30 Minuten in den äußeren Korridoren. Dies gelte andernorts bereits heute als Standard, betonen sie. Dieses auf den Durchmesserlinien beruhende Angebot verbinde zudem die sieben bislang kaum vernetzten Korridore wie das badische Wiesen- und das baselbieter Laufental, schaffe perfekte Umsteigemöglichkeiten und trage maßgeblich zu einem effizienten Gesamtverkehrssystem bei.

S-Bahn-Investitionen sicherten insofern eine gesunde Entwicklung der Stadt und des gesamten Ballungsraumes und damit auch die Lebensqualität derer Bewohner, befinden Egeler, Barell, Dätwyler und Buser weiter. Basel habe durch seine – aus Schweizer Sicht – periphere Lage etliche Nachteile. Umso wichtiger sei es, die Vorteile der Grenznähe zu mobilisieren. Ein gut ausgebautes, grenzüberschreitendes Verkehrsnetz sei da eine Basis für eine prosperierende wirtschaftliche Entwicklung. Eine dank leistungsfähiger Verkehrsinfrastrukturen starke Region Basel aber stärke auch die ganze Schweiz. „Was gut ist für Basel, nützt der Schweiz. Die Weichen dafür müssen jetzt gestellt werden“, argumentiert das Quartett.