



DIREKT IN DIE STADT Mit der S-Bahn schnell zum Marktplatz – es dauert noch Jahre, bis klar ist, ob und wie dieser Traum in Erfüllung geht. BILD KENNETH NARS/MONTAGE DTH

Herzstück frühestens im Jahr 2023

Kantons- und Stadtentwickler Thomas Kessler will Variante Herzstück und Variante Ringbahn

Mit dem Bau des Herzstückes könnte im Jahr 2020 begonnen werden. Bis dahin gibt es aber noch einiges zu tun.

YEN DUONG

Zugreisende sollen künftig ohne Umsteigen mit der Regio-S-Bahn von Liestal oder Laufen in die Basler Innenstadt gelangen. Möglich machen soll dies das Herzstück der Regio-S-Bahn-Basel, ein Eisenbahntunnel unter der Basler Innenstadt vom Bahnhof SBB zum Badischen Bahnhof,

mit Haltstellen beim Marktplatz und bei der Clarastrasse (die bz berichtete).

Das Projekt befindet sich aber noch in der Anfangsphase. Derzeit beschäftigen sich in Basel-Stadt sowie in Baselland die Parlamentskommissionen damit. «Die Regierungen beider Basel haben letzten Dezember einen Kreditantrag von je 600 000 Franken für die nächste Planungsstufe gestellt», sagt Alain Groff, Leiter Mobilität im Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt. Sollte der Kredit von insgesamt 1,2 Millionen Franken

vom Grossen Rat und vom Landrat abgesegnet werden, folge die strategische Planung. In dieser zweijährigen Phase soll zum Beispiel herausgefunden werden, welche Auswirkungen das Herzstück auf das BVB- und das BLT-Netz haben könnte.

Baselbiet will Ringbahn

«Nach dieser Phase müssen wir dann wieder in die beiden Parlamente und grobgeschätzt 20 bis 30 Millionen Franken für ein Vorprojekt beantragen», sagt Groff weiter. Das Vorprojekt beanspruche ebenfalls etwa zwei Jahre.

Im Jahr 2014 könnte man dann auf Basis des Vorprojekts die ungefähren Baukosten definieren. «Im günstigsten Fall kostet das Herzstück 1,2 Milliarden Franken. Diese Berechnung stammt aber aus den Jahren 2003/2004», erklärt Groff. Die Baupreise seien inzwischen gestiegen und es sei verfrüht, darüber zu spekulieren, wie viel es letztendlich tatsächlich kosten werde. «Wird der Baukredit von den beiden Parlamenten bewilligt, könnte man im besten Falle im Jahr 2020 mit dem Bau des Herzstückes beginnen. Läuft alles optimal, ist es 2023 fertig.»

Aber eben nur, wenn alles optimal läuft. Denn Differenzen gibt es bereits jetzt: Die Regierungen beider Basel bevorzugen die sogenannte Variante «Mitte» und somit das Herzstück. Der vor kurzem vom Landrat abgesegnete Baselbieter Richtplan hingegen möchte statt dem Herzstück eine Ringbahn um die Basler Innenstadt. Diese soll Basel-West/Allschwil, St. Johann, Klybeck/Kleinhüningen, Badi-

scher Bahnhof und Roche/Breite über den Bahnhof SBB direkt miteinander verbinden.

Für Thomas Kessler, Leiter Kantons- und Stadtentwicklung im Präsidialdepartement Basel-Stadt, ist klar, dass beide Varianten gebaut werden müssen. «Es soll kein «entweder oder» geben, denn es braucht beide Varianten in der Entwicklung.»

Es stelle sich eher die Frage, in welcher Reihenfolge gebaut werde soll. «Die Belastung ist in der Innenstadt momentan grösser, daher ist die Variante Herzstück naheliegender», findet Kessler. Die Entwicklung werde sich künftig aber im Norden abspielen. Man solle deshalb beide Varianten gleichzeitig planen. Basel-Stadt sei schliesslich mit dem Ausbau der Regio-S-Bahn im Rückstand. Dieser Rückstand soll so nun aufgeholt werden.

50 Stellungnahmen

Im Januar 2009 hat die Basler Regierung den Entwurf des **ÖV-Programms 2010–2013** in die Vernehmlassung gegeben. Bis zum 30. März 2009 hatten Behörden und interessierte Stellen Zeit, zu diesem strategischen Planungsdokument Stellung zu nehmen. Über 50 Stellungnahmen gingen im Amt für Mobilität des Bau- und Verkehrsdepartements ein, heisst es in

einer Medienmitteilung. Das ÖV-Programm finde grundsätzlich **Zustimmung**. Viele Beteiligte würden sich einen Ausbau des Öffentlichen Verkehrs wünschen. Die Anregungen und Änderungsvorschläge würden nun analysiert und beurteilt. Das überarbeitete ÖV-Programm werde dem Regierungsrat voraussichtlich im Herbst zum Entscheid vorgelegt. (BZ)