

Mittwoch, 10. Dezember 2008

Schielenkapazitäten genügen noch

Der Bypass ist nicht dringend, aber ohne den Wisenbergtunnel wirds eng

MARTIN MATTER

Eine trinationale Studie zeigt keinen unmittelbaren Bedarf für einen Bypass um das Nadelöhr Basel herum, wenn die bisher geplanten Verbesserungen realisiert werden (siehe Seite 1). In der Region wird aber mit Sorge registriert, dass wenig Spielraum für Fahrplanverdichtungen besteht.

Nach wie vor gehen europäische Studien davon aus, dass der Personenverkehr auf der Schiene bis 2030 um etwa 70 Prozent zunehmen wird, der Güterverkehr vielleicht um 75 Prozent. Allerdings waren die meisten nationalen Zahlen überhaupt nicht miteinander vergleichbar. Deshalb, und angesichts des Bypass-Streits zwischen Deutschland und der Schweiz, wur-

de 2003 ein trinationaler Ausschuss (Ministerien, Bahnen und Regionen) eingesetzt. Dass dank der Arbeiten jetzt «alle Beteiligten dieselbe Sprache sprechen, ist bereits ein grosser Fortschritt», meint Markus Meisinger, Leiter der Regionalplanungsstelle beider Basel.

VORERST VOM TISCH. Materiell kommt die

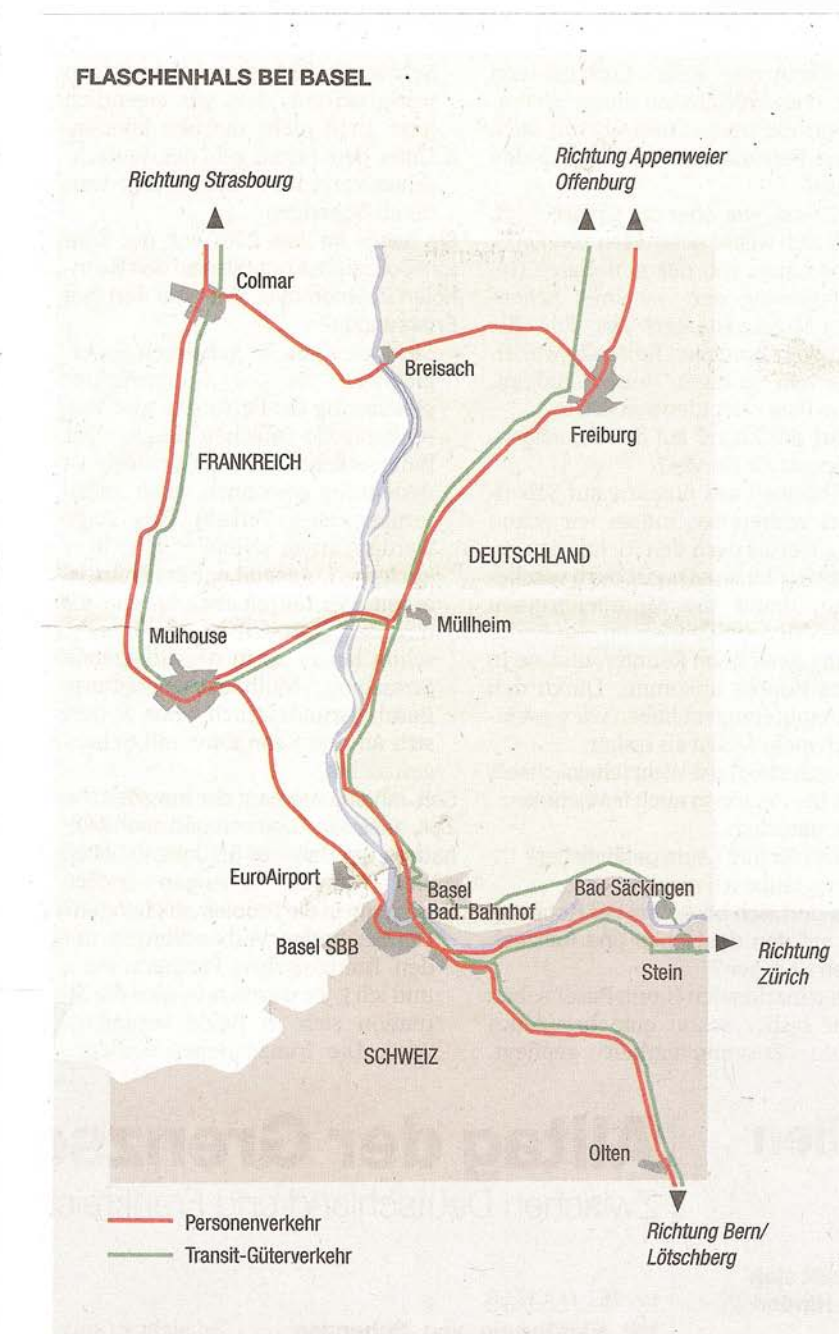
Studie zum Schluss, dass kein unmittelbarer Bedarf für eine Bypass-Lösung besteht. «Dieser Bypass ist vorerst vom Tisch», sagte Toni Eder, Vizedirektor des Bundesamtes für Verkehr und Vorsitzender des Ausschusses, gestern an einer Medienkonferenz. Bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels 2017 reichen die Schienenkapazitäten im Dreiland aus: In Deutschland soll der Ausbau der Rheintalbahn auf vier Spuren genügen, in Frankreich können alle ermittelten Engpässe mit den laufenden Ausbauten gelöst werden, und auch im Raum Basel sollen die Kapazitäten ausreichen.

Aber nicht einfach so. Die Diagnose «vorerst kein Bypass nötig» setzt voraus, dass die bisher geplanten Ausbauten in der Region (neue Rheinbrücke in Basel, Wendegleis Liestal) realisiert werden. Und zusätzlich könne der wachsende Verkehr trotz dieser Ausbauten «nur mit betrieblichen Einschränkungen» bewältigt werden. Ob der Bypass allenfalls in der Zeit zwischen 2017 und 2030 nötig werden könnte, sei aus heutiger Sicht nicht zu beantworten. «Noch sind zu viele Fragen offen», sagt Eder.

Sicher ist aber gemäss der Studie, dass der geplante Ausbau der Regio-S-Bahn und der wachsende Güterverkehr nach 2017 bis 2030 «ohne weitere Infrastrukturausbauten nicht bewältigt werden» kann. Massnahmen wie ein neuer Juradurchstich (Wisenberg) sollen im Rahmen der angekündigten zweiten Eisenbahn-Botschaft (ZEB 2) bis 2010 geprüft werden.

«DURCHZOGEN». Länderübergreifende Massnahmen sind vorerst nicht nötig. Die Länder sollen die nächsten Jahre nutzen, um ihre nationalen Planungen voranzutreiben und sich immer wieder gegenseitig zu informieren. In fünf bis sieben Jahren will der Ausschuss wieder zusammentreten und eine Standortbestimmung vornehmen.

Für Alain Groff, Leiter öffentlicher Verkehr im Basler Wirtschafts- und Sozialdepartement, ist die Bilanz der Studie «durchgezogen». Sie bestätige, dass in der Region Handlungsbedarf besteht und die bisher geplanten und angekündigten Ausbauten, so auch die aufwendigen Entflechtungsbauten im Raum Pratteln, unbedingt nötig sind. Sorge bereite, dass trotz Aus-



Zankapfel. Die Idee, den Transit-Güterverkehr auf deutscher Seite von Basel bis Bad Säckingen zu führen, stiess auf viel Kritik. Grafik BaZ/reh

bauten bei der Regio-S-Bahn betriebliche Einschränkungen drohen. Groff, Meisinger wie auch Christina Spoerry, Leiterin Abteilung Verkehr im aargauischen Baudepartement, sehen sich in ihrer Haltung bestätigt: Nicht der Bypass bringe die Lösung, sondern nur der Wisenbergtunnel.

In wenigen Wochen wird eine weitere Studie der SBB und der Nordwestschweizer Kantone einen detaillierten Aufschluss liefern, was beim S-Bahn-Ausbau möglich ist und mit welchen Mitteln.

> **TAGESKOMMENTAR SEITE 2**