

# Regierung wählt direkten Weg

Basel. Variante Mitte für S-Bahn favorisiert

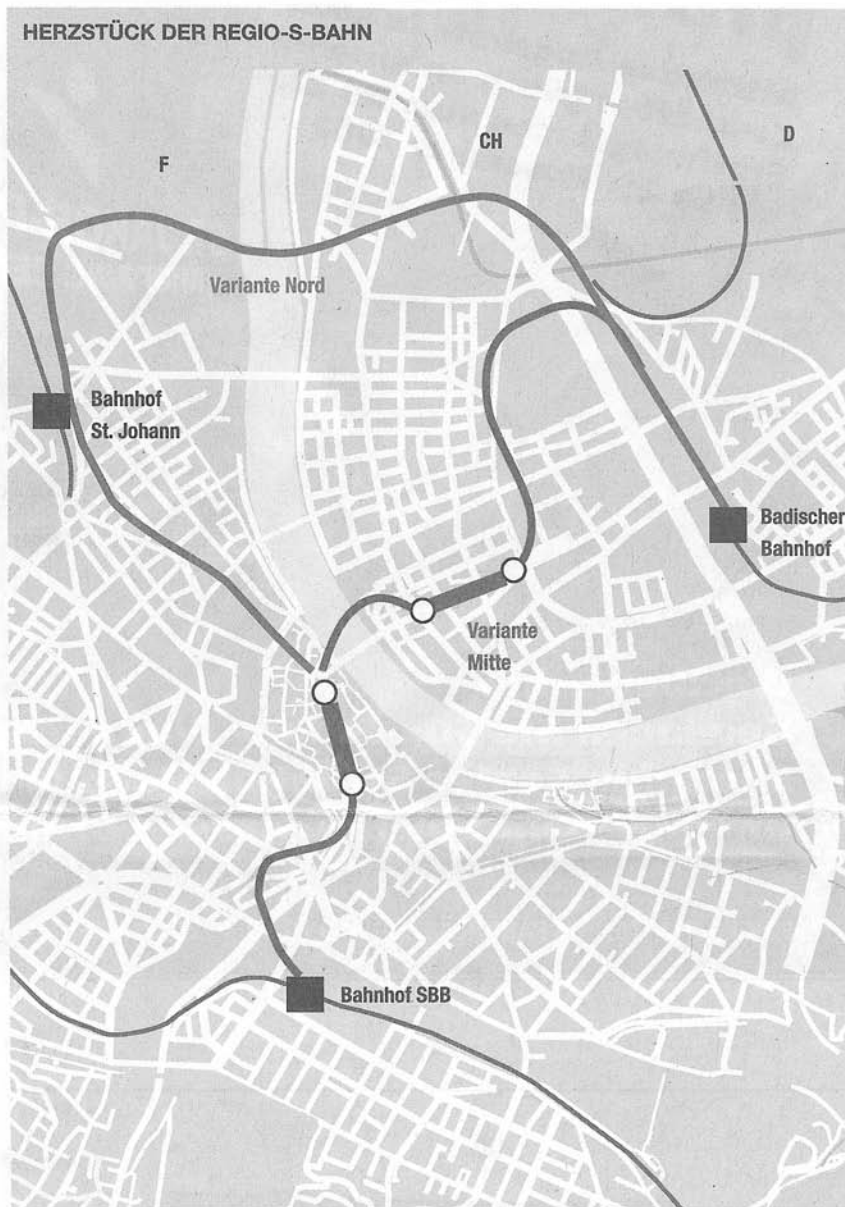
RALPH SCHINDEL

**Das Herzstück der Regio-S-Bahn – die unterirdische Verbindung zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof SBB – soll ohne Umweg unter der Innenstadt hindurchführen. Die Basler Regierung spricht sich in einem Richtungsentscheid für die Variante Mitte aus.**

Zwei Jahre lang war es ruhig um das Herzstück der Regio-S-Bahn. Damals liess die Regierung den Variantenentscheid noch offen, weil die Zeit noch nicht reif sei. Diesen Schluss zog sie aus dem entsprechenden Anhörungsverfahren. Zur Debatte standen die von den Autoren der Zweckmässigkeitsprüfung bevorzugte Variante Mitte und die Variante Nord. Bei beiden Streckenführungen taucht die Linie nördlich des Bahnhofs SBB ab, unterquert den Birsig und fährt die unterirdische Station Grossbasel im Gebiet Marktplatz an.

Bei der Variante Mitte geht es anschliessend von der Schiffplände direkt ins Kleinbasel zu einer weiteren unterirdischen Station und danach zum Badischen Bahnhof, der von Norden her erreicht wird. Bei der Variante Nord führen die Gleise von der Schiffplände zum Bahnhof St. Johann und von dort unter dem Rhein hindurch zum Badischen Bahnhof (siehe Grafik). Diese Variante soll weiterhin als Option möglich bleiben.

**VORTEIL MITTE.** Die Variante Mitte sieht einen 4,5 Kilometer langen Tunnel vor. Die Investitionen belaufen sich auf geschätzte 1,2 Milliarden Franken. Die Variante Nord ist 7,5 Kilometer lang und würde Kosten von 1,5 bis 1,8 Milliarden Franken verursachen. Wichtig



**Herzstück.** Die Basler Regierung hat sich für die Variante Mitte (grün) entschieden. Die Variante Nord (violett) bleibt als Option möglich. Grafik Rebekka Heeb

für den Regierungsentscheid war die Nutzen-Kosten-Analyse, in der die Variante Mitte besser abschnitt. So wurden für die Variante Nord im Vergleich zur «Mitte»-Lösung höhere Betriebskosten errechnet. Zudem ist die Fahrzeit zwischen den Bahnhöfen mit sechs Minuten nur halb so lang wie bei der Variante Nord. Diese würde zwar mit 54 000 Passagieren mehr Fahrgäste pro Tag zwischen dem Bahnhof SBB und der Station Grossbasel anziehen als die Variante Mitte (51 000), über den Rhein wäre aber die Variante Mitte wieder besser ausgelastet (37 000 zu 16 000 Passagieren). Grundlage der Berechnungen ist das Gesamtverkehrsmodell 2020.

**EINDEUTIGE AUSSAGE.** Vor dem Entscheid der Regierung hat die Basler Verwaltung die Meinung der nördlichen Nachbarn eingeholt. Aus Deutschland sei die Aussage eindeutig gewesen, sagt Alain Groff, Leiter Öffentlicher Verkehr

im Wirtschafts- und Sozialdepartement: «Lörrachs Oberbürgermeisterin Gudrun Heute-Bluhm hat sich klar für die Variante Mitte ausgesprochen, weil sie mit einer realistischen Perspektive am meisten Nutzen biete.» Laut Groff hat es aus Frankreich keine derart eindeutige Positionierung gegeben. «Für das Elsass ist die Verbindung St. Johann-Innenstadt relevant.» Deshalb habe man diese Option auch offen gelassen. Auf Elsässer Seite gebe es keine langfristige Planung, um grenzüberschreitend vorgehen zu können. «Umso wichtiger ist es, dass nun die Variantenfrage bereinigt ist», so Groff.

Nebst den Elsässer Interessen hätte die verkehrstechnische Erschliessung des Entwicklungsgebiets Basel Nord für die Variante Nord gesprochen. «Wir haben die Rolle der S-Bahn als Impulsgeber für das Gebiet auch angeschaut», betont Groff. Der Preis, den man dafür hätte zahlen müssen, wäre zu hoch ge-

wesen. Die Variante Mitte bringe auf heutiger Basis und unter Einbezug der Entwicklungsszenarien den regional grösseren Nutzen. «Die Variante Nord wird dann zweckmässig, wenn in Basel Nord ein sehr grosses Verkehrspotenzial vorhanden ist.»

**ZENTRUM STÄRKEN.** Dass die Stadt Basel mit dem Herzstück der S-Bahn gestärkt wird, steht für Groff ausser Frage. Das zeige das Beispiel Zürich mit seiner S-Bahn. «Die Stadt ist nicht ausgeblutet zugunsten der Agglomerationsgemeinden.» Die Frage, ob die Leute in die Peripherie ziehen, stelle sich zwar immer bei S-Bahn-Systemen. Die Erfahrung widerlege jedoch diese Befürchtungen. «Das Zentrum der Kernstädte wird gestärkt.» Die an der S-Bahn liegenden Agglomerationsgemeinden rund um Zürich hätten sich zudem schneller und weiter entwickelt. Von ÖV-Anbindungen würden beide Seiten profitieren.

## tageskommentar

# Das Herzstück tickt einseitig

MARTIN MATTER



Zum Arbeiten und Einkaufen aus Sis-sach oder Freiburg direkt per S-Bahn in die Basler Innenstadt – eine bestechende

Vision. Für Zehntausende von Pendlern endet die Zufahrt heute am Cityrand. Vorstellbar, dass das Herzstück mit seinem Tunnel vom Badischen Bahnhof zum Bahnhof SBB das Pendlerproblem lösen könnte. Bevölkerungswachstum gibt es nur noch am äusseren Rand der Agglomeration, und diese Leute wollen in die City. Das Herzstück könnte

den Wohn- und Arbeitsstandort Basel in der Tat konkurrenzfähiger machen. So gesehen ist der Entscheid zugunsten der U-Bahn mit Haltestellen in der Innenstadt nachvollziehbar, zumal er mindestens nichts verhindert, was später eine Erschliessung des Nordens von Basel betrifft.

*Der Entscheid sucht den Status quo zu verbessern, statt die Entwicklung aktiv mitzugestalten.*

Aber die Optik greift eben doch zu kurz. Der Nutzungsdruck auf die Innenstadt wird zunehmen. Der Wegzug aus der Stadt weit ins Grüne hinaus wird noch verlockender, wenn die Bahn mich direkt in die Freie Strasse bringt. Vor allem aber: Dieser

Entscheid sucht eher den Status quo zu verbessern als die Entwicklung aktiv mitzugestalten. Das Arbeitsplatzpotenzial der Zukunft liegt im Norden der Stadt – dorthin müsste doch die Bahn Entwicklungsimpulse bringen und gegenüber dem Auto Terrain besetzen. Weiter: Es kann doch nicht sein, dass eine Weichenstellung von so weitreichender Bedeutung für die trinationale Region von den beiden Basel allein entschieden wird. Die Planung müsste künftig im Schoss des Eurodistricts Basel verlaufen, verbunden mit der Bildung einer schlagkräftigen Lobby Richtung Bundesbern. Eine mehr grenzübergreifende Optik sollte nun alle Ideen auch zur vorerst zurückgestellten Variante Nord untersuchen.

[martin.matter@baz.ch](mailto:martin.matter@baz.ch) > SEITE 13