

«Das Herzstück ist ein harter Knochen»

Die Planung der Basler Durchmesserlinie läuft laut SBB-Chef Meyer mit Hochdruck weiter

Von Alex Reichmuth

Basel/Bern. Ende September gab es in der Region Basel lange Gesichter: Verkehrsministerin Doris Leuthard gab bekannt, dass die Durchmesserlinie unter der Basler Innenstadt, das sogenannte «Herzstück», vorläufig nicht gebaut wird. Das Projekt steht nicht auf der Liste der Bahnprojekte, die die Schweiz im Rahmen des Ausbaus bis 2035 realisieren will. Ganz überraschend kam die Absage nicht: Schon zuvor hatte der Bund angedeutet, dass er die Planung für das Herzstück für unausgegoren hält. In der Tat musste die Region Basel letztes Jahr praktisch wieder bei null beginnen, weil der Nutzen des Projekts für den Bahnfernverkehr zu wenig berücksichtigt worden war.

SBB-Chef Andreas Meyer versicherte gestern nun im Rahmen einer Medienkonferenz, die Bundesbahnen würden die Pläne für das Herzstück zusammen mit Basel vorantreiben.



BaZ: Herr Meyer, das Herzstück wird vorläufig nicht gebaut. Was hat Basel falsch gemacht?

Andreas Meyer: Nichts. Das Herzstück ist ja beim Ausbauschritt 2030/2035 dabei: Es ist Geld für die Planung vorgesehen. Derzeit erarbeiten wir zusammen mit

Basel ein Gesamtkonzept für den Bahnverkehr in der Region. Der Bau einer neuen Personenunterführung ist in der Vorlage des Bundes enthalten, was wir begrüssen.

Basel plant die Durchmesserlinie nun seit 17 Jahren. Bundesrätin Doris Leuthard aber sagte, das Projekt sei noch nicht einmal im Stadium eines Vorprojekts. Da läuft doch etwas falsch.

Lange Planungszeiten sind bei solchen Projekten üblich. Die ersten Pläne zum Gotthard-Basistunnel, der letztes Jahr eröffnet wurde, reichen über 60 Jahre zurück.

Der Gotthardtunnel war viel bedeutender.

Aber auch weit weniger komplex als das Herzstück. Es ist gut, wenn die Schweiz bei Grossprojekten nicht kopflos losstürmt, wie man das zum Teil im Ausland macht. Denken Sie an die Probleme beim Bau des Bahnhofs Stuttgart 21. Beim Herzstück ist wichtig, dass wir am Ende nicht nur eine Lösung für den Regionalverkehr haben, sondern auch der Bahnfernverkehr davon profitiert. Die SBB stehen beim Herzstück derzeit in einem Optimierungsprozess, zusammen mit der Region Basel. Zudem führen wir einen konstruktiven Dialog mit unseren deutschen Partnern.

Eine gute Lösung für den internationalen Fernverkehr bekommt man nur, wenn die Durchmesserlinie von Süden her in den Badischen Bahnhof Basel mündet. Sonst hat man wieder einen Sackbahnhof. Wie soll das gehen?

Wir machen bei den SBB regelmässig die Erfahrung, dass man Mittel und Wege für eine gute Lösung findet, wenn man die Ziele hoch ansetzt. Klar ist, dass Sackbahnhöfe keine Zukunft haben.

Eben. Aber wenn man den Badischen Bahnhof von Süden her anbindet, können die Innenstadt und vor allem Basel Nord durch das Herzstück nur schwer erschlossen werden. Da sucht man doch die Quadratur des Kreises.

Ich will mich im Moment aus der Variantendiskussion raushalten. In Basel hat man ja schon viel diskutiert über mögliche Lösungen. Aber ich bin überzeugt, dass es eine gute Lösung geben wird. Unsere Planungsspezialisten sagen, dass in Basel beim Personenfernverkehr eine Zeitersparnis von einer halben Stunde möglich sein müsse. Das ist verglichen mit den nötigen Investitionen ein riesiges Potenzial.

Am meisten könnte man den Fernverkehr beschleunigen, wenn man die Züge von der Schweiz her über den Rhein direkt zum Badischen Bahnhof führen würde.

Sie spekulieren bei der *Basler Zeitung* viel über Varianten. Wir sind in der Planung einfach noch nicht so weit. Aber seien Sie versichert: So schnell geben wir beim Herzstück nicht auf – auch wenn es sich planerisch um einen harten Knochen handelt.

Der Bund hat der Region Basel empfohlen, das Herzstück vorzufinanzieren.

Das würde aber Ausgaben von mehreren Hundert Millionen Franken bedeuten. Und es wäre ungewiss, ob der Bund das Geld je zurückerstattet.

Eine Vorfinanzierung durch eine Region kann gut funktionieren. Der neue Tiefbahnhof Zürich etwa wurde zu einem Drittel durch den Kanton Zürich finanziert. Das Angebot, dass die Region Basel das Herzstück mitfinanziert, kann die Priorisierung von Grossbauten in der Schweiz verbessern.

Hand aufs Herz, Herr Meyer: Wird das Herzstück je gebaut?

Sehen Sie: Die Westschweiz forderte lange ein drittes Gleis zwischen Genf und Lausanne. Das Ziel hinter dieser Forderung war, die Kapazitäten zwischen den Städten zu erhöhen. Das dritte Gleis wurde dann nie realisiert, aber man schaffte es, die Kapazitäten auf andere Art zu erweitern. Beim Herzstück sind die vorliegenden Ideen eine gute Planungsgrundlage. Welche Lösung aber am Ende realisiert wird, um gleichzeitig die Basler Innenstadt zu erschliessen und den Bahnfernverkehr zu beschleunigen, ist offen.

Das Herzstück ist also nicht alternativlos?

Es gibt immer Alternativen. Auch der Tiefbahnhof Zürich wurde ganz anders gebaut, als es die SBB ursprünglich wollten. Lasst uns eine Verkehrslösung in Basel lieber langsam, dafür überlegt angehen.