

Mit dem Herzstück geht es vorwärts

Von Rudolf Dieterle

Seit September 2016 nehme ich die Aufgabe des Koordinators Bahnknoten Basel wahr. Zu jenem Zeitpunkt waren in Bezug auf das Herzstück noch wichtige Fragestellungen offen, etwa wie die Einbindung der Tunnelstrecke in die grossen Bahnhöfe erfolgen soll, die Linienführung oder die Verbesserung der Erschliessung des Bahnhofs Basel SBB. Es war ernsthaft zu befürchten, dass der Bund das Herzstück aufgrund des noch nicht genügenden Konkretisierungsgrades gar nicht erst in sein Ausbauprogramm der Schieneninfrastruktur aufnehmen respektive nicht erwähnen wird.

Heute sind die zentralen Fragen geklärt: Das Herzstück, also die für ein leistungsfähiges trinationales S-Bahn-System unerlässliche neue Tunnelverbindung der grossen Basler Bahnhöfe, kann ohne teure Tiefbahnhöfe in Basel SBB und beim Badischen Bahnhof realisiert werden und die Linienführung ist festgelegt. Auf Grossbasler Seite zweigt das Herzstück von der Elsässerbahn westlich des Zollis ab, unterquert in einem grossen Bogen die Schützenmatte, erschliesst die unterirdische Haltestelle «Basel Mitte» im Raum Schiffplänke, unterquert den Rhein, erreicht nördlich der Dreirosenbrücke die Tiefhaltestelle «Klybeck» und wird nach einem grossen Nordbogen ebenerdig in den Badischen Bahnhof eingeführt. Mit dem sogenannten Y-Ast wird zusätzlich eine Verbindung ab Basel Mitte zum Bahnhof St. Johann und zum EuroAirport geschaffen.

Die Region Basel weiss heute nicht nur, dass sie eine trinationale S-Bahn will; sie hat auch gezeigt, wie das erreicht werden soll und eine Lösung

mit gutem Nutzen-Kosten-Verhältnis erarbeitet. Das Herzstück bringt nicht nur verkehrlichen Nutzen für die ganze Region, es verbessert die Erschliessung von Stadträumen mit hoher Nutzung und grossem Entwicklungspotenzial und kann damit massgeblich zu einer raumplanerisch guten Stadtentwicklung beitragen. Es schafft zudem die Voraussetzungen, dass die grossen Bahnhöfe, welche heute vorwiegend als Sackbahnhöfe betrieben werden, künftig stärker als Durchgangsbahnhöfe genutzt werden können. Dies schafft Raum und weiteren Nutzen für die nationalen Verkehre.

Klar zur Kenntnis genommen

Die Fortschritte beim Bahnknoten Basel und beim Herzstück wurden auch in Bern klar zur Kenntnis genommen und finden sich in den kürzlich veröffentlichten Vernehmlassungsunterlagen zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 wieder. Die Notwendigkeit und die Zweckmässigkeit des Herzstücks werden dort klar anerkannt, das Vorhaben ist in der aktuellen Vernehmlassungsunterlage explizit enthalten. Das ist ein wichtiger Teilerfolg für die Region. In der Vorlage ist allerdings für das Herzstück vorerst noch kein Bundesgeld eingeplant; die Kantone dürfen dessen Projektierung aber vorfinanzieren, wobei der Bund eine Anpassung des Eisenbahngesetzes zur Diskussion stellt, welche es ihm ermöglichen würde, den Kantonen die vorfinanzierten Leistungen zurückzuerstatten. Zudem hält der Bund auch fest, dass das Herzstück ein denkbarer Schwerpunkt des nächsten Ausbauschnittes sein wird. Auch das sind Erfolge. Ganz abgesehen davon, dass der Bund die Finanzierung von Ausbauten bei den grossen Bahnhöfen (die

letztlich dem Herzstück zugutekommen werden) zusichert sowie wesentliche und seit Langem geforderte Teilprojekte auf den Zulaufstrecken zu den Basler Bahnhöfen mitfinanziert: Es geht um die Anbindung des EuroAirports, die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke und den Doppelspurausbau im Laufental. Das sind quasi die

Die Region Basel hat eine Lösung mit gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis erarbeitet.

Adern zum noch fehlenden «Herz». Erfreulich ist auch, dass das nun vorliegende Ausbauplan bei Politik und Wirtschaft der Region Basel grosse Akzeptanz und Unterstützung gefunden hat.

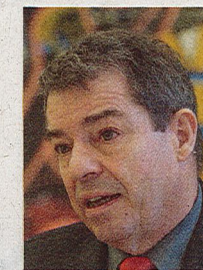
Nächstes technisches Etappenziel der Region Basel ist die Baureife des Herzstücks. Dazu müssen auch die Anknüpfungspunkte des Herzstücks, das heisst die grossen Bahnhöfe, mitgeplant und so angepasst werden, dass ein funktionierender Bahnknoten mit aufeinander abgestimmten Ausbaumassnahmen resultiert. Seitens des Bundes liegt die Zusicherung vor, die Region bei all diesen Planungen tatkräftig zu unterstützen.

Zeit intensiv nutzen

Was die Vernehmlassung zum Botschaftsentwurf «Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35» angeht, haben die Kantone nun bis zum 15. Januar 2018 Zeit, dem Bundesrat ihre Forderungen darzulegen. Von dieser Gelegenheit werden auch die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft selbstverständlich Gebrauch

machen und versuchen, das Herzstück bereits im Ausbauschnitt 2030/35 finanziell zu verankern und nicht erst, wie im Botschaftsentwurf vorgeschlagen, im nächsten Ausbauschnitt. Wir sind davon überzeugt, dass der Bundesrat den guten Argumenten der Region zugänglich sein wird. Ansonsten besteht weiterhin die Möglichkeit, unsere Anliegen im Rahmen der parlamentarischen Beratung nochmals vorzubringen. Diese erfolgt voraussichtlich im Laufe des Jahres 2019. Es gilt, die Zeit bis dahin intensiv zu nutzen und das gesamte Vorhaben weiter zu bearbeiten. Sollte es dabei bleiben, dass das Herzstück in der aktuellen Vorlage noch keine Gelder für dessen Realisierung erhält, muss die Region erreichen, dass der Bund zumindest so viele Projektierungsgelder bereitstellt, dass die notwendigen Arbeiten bis zur Baureife nicht von den Kantonen alleine vorfinanziert werden müssen.

Wir dürfen also festhalten: Das Herzstück ist auf gutem Weg! Wir haben einiges erreicht – auch wenn wir längst noch nicht dort sind, wo wir sein wollten. Wir wollen insbesondere finanzielle Zusagen des Bundes sowie eine höhere Verbindlichkeit, was die künftige Realisierung des Herzstücks betrifft. Das zu erreichen, ist nun die Herausforderung für alle Akteure in Basel-Stadt und in seinen Partnerkantonen.



Rudolf Dieterle ist Koordinator Bahnknoten Basel.