Basellandschaftliche bz Zeitung
Dienstag, 9. März 2010

# «Herzstück» auf Herz und Nieren prüfen

Die Regierungen beider Basel geben die Planung für das «Herzstück» der Regio-S-Bahn in fremde Hände

**Im Sommer fällt der Entscheid, welches Projekt für die Regio-S-Bahn weiterverfolgt wird. Ein externes Büro prüft sechs Varianten.**

ALESSANDRA PAONE

Die Regierungen von Baselland und Basel-Stadt wollen die Planung für das «Herzstück Regio-S-Bahn» – eine direkte S-Bahn-Verbindung zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof – vorantreiben. Ein spezialisiertes Beratungsbüro in Bern wurde deswegen beauftragt, bis im Sommer diesen Jahres eine Kosten-Nutzen-Abschätzung für die sechs unten aufgeführten Varianten zu erstellen, wie die Baudirektionen der beiden Basel gestern mitteilten.

Die Varianten «Mitte», «Nord» und «Y» seien bereits aus der Machbarkeitsstudie von 2003 bekannt, sagt Jörg Jermann, stellvertretender Leiter ÖV bei der Baselbieter Bau- und Umweltschutzdirektion. Die Variante «Ring 2» wurde dagegen im vergangenen Herbst von der landrätlichen Bau- und Planungskommission (BPK) ins Spiel gebracht (die bz berichtete). Eine Ringbahn binde die aufstrebenden Arbeitsplatz- und Einkaufsgebiete an der Peripherie der Stadt besser an die Bahn, lauteten damals die Argumente der BPK. Die Varianten «4» und «V» seien noch hinzugefügt worden, um den Variantenfächer zu komplettieren, erklärt Jermann.

Die Aufgabe des externen Büros ist nun, die Varianten miteinander zu vergleichen. Gleichzeitig werden die Experten die von den beiden Regierungen empfohlene Variante «Mitte» nochmals überprüfen. «Am Ende sollen die Vor- und Nachteile jeder Variante klar ersichtlich sein», sagt Jermann. Wichtig zu wissen sei ausserdem, welche und wie viele Angebote die einzelnen Varianten beinhalten.

Bei den Kosten-Nutzen-Analysen werden den berechneten Kosten die direkten Einnahmen sowie der volkswirtschaftliche Nutzen gegenübergestellt. Ein massgebendes Kriterium ist dabei der Zeitgewinn der ÖV-Benutzer. Ebenfalls berücksichtigt werden Kriterien wie Lärm und gestalterische Aspekte.

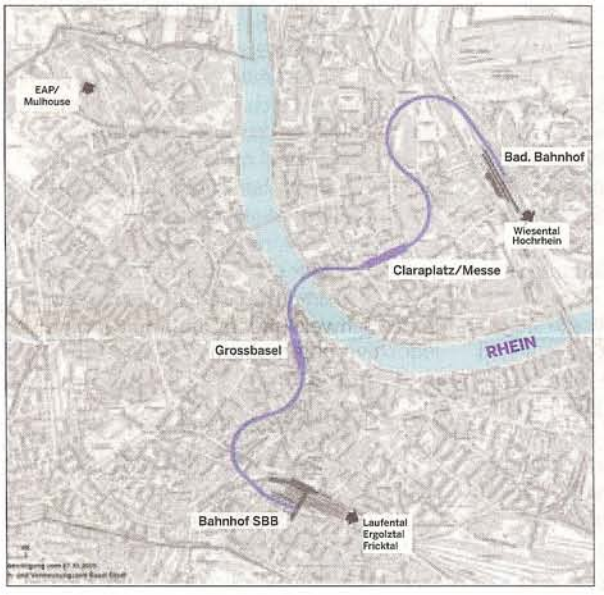
## Vorprojekt startet 2013

Die Untersuchungen basieren auf prognostizierten Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen für das Jahr 2030 und auf Berechnungen mit dem Basler Gesamtverkehrsmodell. Der absehbaren Entwicklung in Basel Nord wird dabei mit einem eigenen Szenario «Vollausbau Basel Nord» besonders Rechnung getragen. In diesem Szenario werden zudem die neuen Wohn-, Arbeits- und Einkaufsgebiete auch auf der französischen Seite berücksichtigt.

Die Projektleitung «Herzstück», in der Fachleute der beiden Kantone vertreten sind, wird im Sommer den Vorstehern der Baudirektionen einen Antrag zur Variantenwahl und damit zur Weiterbearbeitung unterbreiten. Dieser muss dann von den Fachkommissionen der beiden Parlamente begutachtet und verifiziert werden. Erst dann kann die Planung weitergeführt werden.

Die Regierungen wollen 2013 mit dem Vorprojekt starten. Benno Jurt, Leiter der Mobilitätsplanung beim Basler Bau- und Verkehrsdepartement, geht davon aus, dass voraussichtlich 2012 den beiden Kantonsparlamenten ein Projektierungskredit in der Höhe von rund 30 Millionen Franken beantragt werden kann. Im letzten Oktober hatten der Landrat und der Grosse Rat einen Planungskredit von je 600 000 Franken zugunsten des «Herzstücks» der Regio-S-Bahn gesprochen.

Zum Bau kommt es wohl in diesem Jahrzehnt nicht mehr. Jörg Jermann rechnet damit, dass das «Herzstück» erst ab 2018 ins Agglomerationsprogramm des Bundes eingegliedert wird. Denn das fertige Vorprojekt könne nicht vor 2013 eingereicht werden.

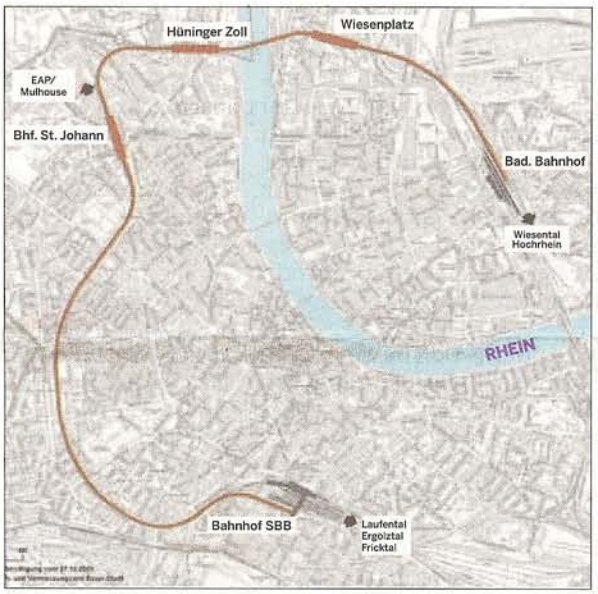



## VARIANTE «MITTE»

Diese Variante wurde bereits in der Machbarkeitsstudie 2000 vorgeschlagen. **Die Projektleitung 2004 sowie die Regierungen beider Basel empfahlen sie aufgrund des günstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses zur Weiterbearbeitung.**

- Investitionskosten: **ca. 1,05 Mia. Franken**
- Fahrzeit Bahnhof SBB – Badischer Bahnhof: **ca. 6 Minuten**
- Angebot: 10 Züge pro Stunde zum Badischen Bahnhof (davon 6 nach Wiesental/Hochrhein). Auf der Elsässerbahn fahren 4 Züge pro Std. nach St. Johann – EAP (z.T. weiter nach Mulhouse).

Vor- und Nachteile: Die Innenstadt von Gross- und Kleinbasel wird durch die beiden S-Bahn-Stationen aufgewertet, allerdings werden keine Impulse für die städtebauliche Entwicklung im Norden ausgelöst. (ALE)

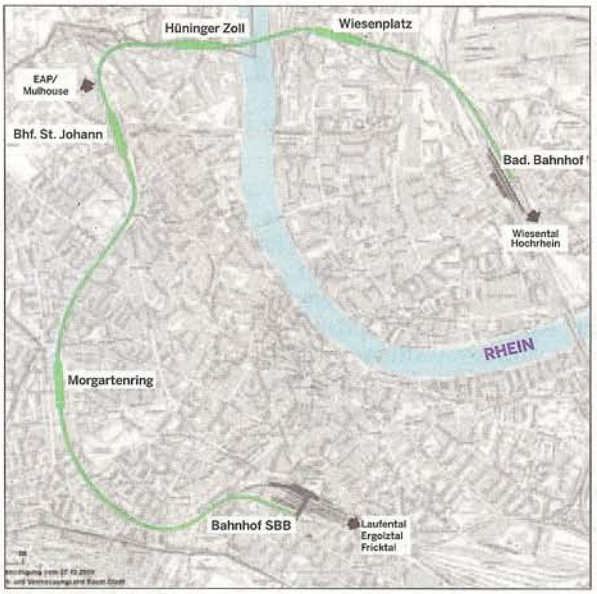



## VARIANTE «RING 2»

Die Baselbieter Bau- und Planungskommission schlug diese Variante 2009 zur Prüfung vor. **Bestehende Infrastrukturen sollen weitmöglichst genutzt werden.**

- Investitionskosten: **ca. 1,05 Mia. Franken**
- Fahrzeit: Bahnhof SBB – Badischer Bahnhof: **12 Minuten**
- Angebot: Wegen zukünftiger Kapazitätsengpässe der bestehenden zweigleisigen Elsässerbahn (2. TGV-Linie, mehr Güterzüge mit Neat) sind gegenüber heute nur 2 zusätzliche S-Bahn-Züge pro Std. auf der Strecke Basel SBB – St. Johann möglich. (EAP wird dann ebenfalls mit 2 Zügen pro Std. erschlossen).

Vor- und Nachteile: Offen ist, ob die geringe Fahrplandichte genügt, um die städtebauliche Entwicklung im Norden zu fördern. **Das dritte Ziel des Herzstücks – die Erschliessung der Innenstadt – wird nicht unterstützt.** (ALE)

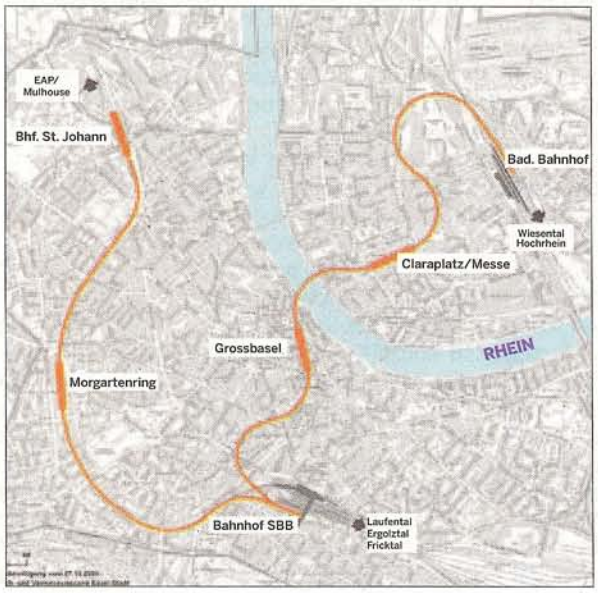



## VARIANTE «RING 4»

**Die zukünftigen Kapazitätsengpässe zwischen den Bahnhöfen SBB und St. Johann der Variante «Ring 2» werden mit einem Ausbau der Elsässerbahn auf vier Gleise behoben.**

- Investitionskosten: **ca. 1,80 Mia. Franken**
- Fahrzeit Bahnhof SBB – Badischer Bahnhof: **ca. 12 Minuten**
- Angebot: Dank vierspurigem Ausbau der Elsässerbahn können bei Variante Nord 8 Züge pro Std. via St. Johann zum Badischen Bahnhof und 6 Züge pro Std. Richtung St. Johann – EAP fahren. Zudem wird eine Haltestelle Morgartenring zur Anbindung von Basel West und Allschwil möglich.

Vor- und Nachteile: Die Variante bietet Impulse für die städtebauliche Entwicklung in Basel Nord und in Frankreich. **Die Innenstadt wird nicht erschlossen, und die Fahrzeit zwischen Basel SBB und Badischem Bahnhof bleibt lang.** (ALE)

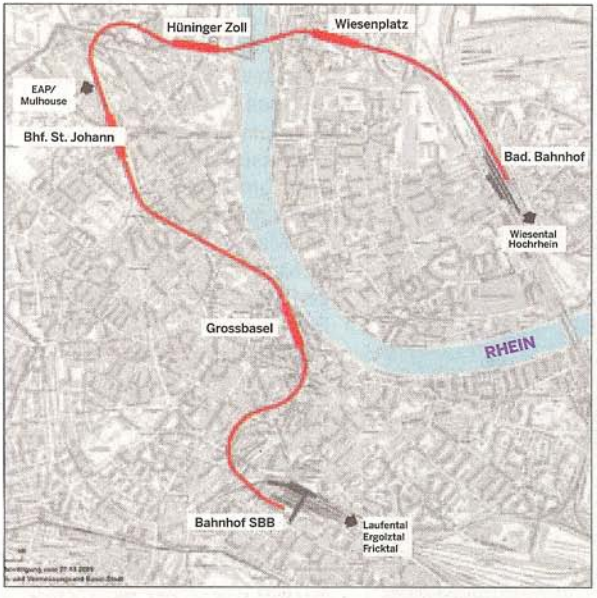



## VARIANTE «V»

Bei dieser Variante wird die Variante «Mitte» mit dem vierspurigen Ausbau der Elsässerbahn kombiniert.

- Investitionskosten: **ca. 1,95 Mia. Franken**
- Fahrzeit Bahnhof SBB – Badischer Bahnhof: **ca. 6 Minuten**
- Angebot: 6 Züge pro Std. nach Grossbasel – Badischer Bahnhof (6 Züge pro Std. weiter nach Wiesental/Hochrhein) und 8 Züge pro Std. via Haltestelle Morgartenring (Anbindung von Basel West/Allschwil) Richtung St. Johann – EAP (z.T. weiter nach Mulhouse).

Vor- und Nachteile: **Bei dieser Variante sind sowohl die Erschliessung der Innenstadt als auch kurze Fahrzeiten gewährleistet. Eine mögliche städtebauliche Entwicklung in Kleinhüningen/Klybeck wird indes nicht unterstützt.** Das Projekt kann auch in Etappen realisiert werden. (ALE)

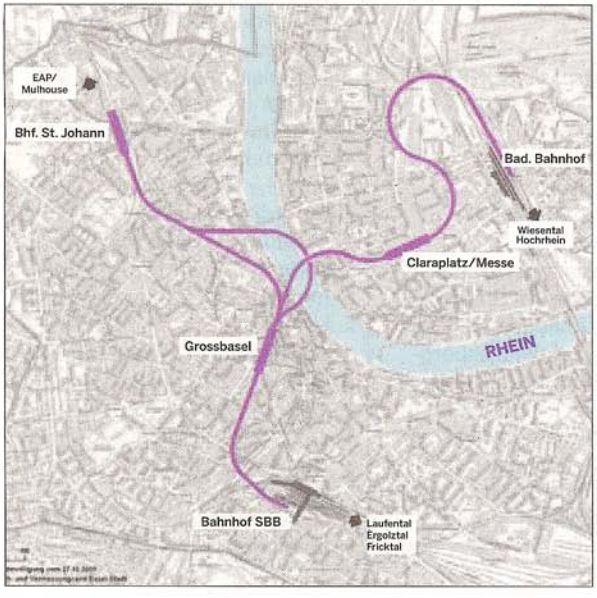



## VARIANTE «NORD»

**Die Projektleitung lehnte diese Variante 2004 wegen des ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnisses ab.** Sie wird nun aber neu mit den Entwicklungszahlen 2030 und einem Szenario «Vollausbau Basel Nord» untersucht.

- Investitionskosten: **ca. 1,65 Mia. Franken**
- Fahrzeit: Bahnhof SBB – Badischer Bahnhof: **ca. 12 Minuten**
- Angebot: 8 Züge pro Std. via Grossbasel – St. Johann (davon 6 weiter nach Wiesental/Hochrhein) und 4 Züge pro Std. via Grossbasel – St. Johann nach EAP (z.T. weiter nach Mulhouse), d.h. 12 Züge pro Std. Bahnhof SBB – Grossbasel – St. Johann. Zusätzlich 2 Züge pro Std. auf der Elsässerbahn nach St. Johann – EAP.

Vorteile: **Die städtebauliche Entwicklung in Basel Nord und im angrenzenden Frankreich wird unterstützt.** Das französische Territorium wird unterirdisch beansprucht. (ALE)




## VARIANTE «Y»

Die Regierungsräte beider Basel schlugen diese Variante **als Ergänzung zur Variante «Mitte»** vor.

- Investitionskosten: **ca. 1,65 Mia. Franken**
- Fahrzeit Bahnhof SBB – Badischer Bahnhof: **ca. 6 Minuten**
- Angebot: je 6 Züge pro Std. zum Badischen Bahnhof (weiter nach Wiesental/Hochrhein) und St. Johann – EAP (z.T. weiter nach Mulhouse); d.h. 12 Züge Bahnhof SBB – Grossbasel. Zusätzlich noch 2 Züge pro Std. auf der Elsässerbahn nach St. Johann – EAP.

Vor- und Nachteile: Bei der Variante «Y» werden Vorteile der Varianten Mitte und Nord kombiniert. **Der Nachteil der langen Fahrzeit der «Variante» Nord entfällt.** Allerdings wird eine mögliche städtebauliche Entwicklung in Kleinhünigen/Klybeck nicht unterstützt. Das Projekt ist in Etappen realisierbar. (ALE)