

# Ausbau der S-Bahn ist aufgegleist

Beide Basel investieren in die Planung. Knackpunkt ist die Anbindung der Stadt an die Bahn



**ZANKAPFEL** Die Regierungen beider Basel favorisieren eine unterirdische Bahnlinie zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof (blau). Eine modifizierte Variante sieht eine neue Linie in Basels Norden vor, die ebenfalls das Stadtzentrum bedient (rot). Der Vorschlag der Baselbieter Landratskommission will sich das Neubaustück im Norden auch zunutze machen; diese soll mit bestehenden Streckenabschnitten zu einer Ringbahn kombiniert werden (grau/rot). zvg



## **Der Landrat hat die Weichen für den Ausbau der Regio-S-Bahn im Ergolz- und Laufental gestellt. 2010 wird zudem entschieden, ob Basel-Stadt mit einer Ringbahn oder dem Herzstück besser an die S-Bahn angebunden wird.**

HANS-MARTIN JERMANN

«Im Gegensatz zu anderen Schweizer Städten befindet sich Basel mit seiner Regio-S-Bahn noch im Anfangsstadium.» Diesem Befund von CVP-Fraktionschefin Elisabeth Schneider wollte gestern im Landrat niemand widersprechen: Ohne Gegenstimme hat nach dem Basler Grosse Rat nun auch das Baselbieter Parlament den Ausbau der Regio-S-Bahn gutgeheissen und einen Planungskredit von 3,1 Millionen Franken gesprochen.

Im Zentrum des Milliardenprojekts zur Weiterentwicklung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs steht die bessere Anbindung von Gebieten in Basel-Stadt an die S-Bahn. Die Regierungen beider Basel favorisieren hierzu eine neue unterirdische Bahnlinie, die zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof mitten durchs Herz der City führt. Es wird deshalb «Herzstück» genannt. Die Bau- und Pla-

nungskommission (BPK) des Landrats favorisiert dagegen eine Ringbahn, welche die aufstrebenden Arbeitsplatz- und Einkaufsgebiete an der Peripherie der Stadt besser an die Bahn bindet.

### **«City ist bereits bestens erschlossen»**

Ein Entscheid für eine der beiden Varianten ist noch nicht gefällt worden. Der Planungskredit ermöglicht nun aber, dass die Ringbahn planerisch auf denselben Stand gebracht wird wie das Herzstück. Bereits 2010 soll dann der Variantenentscheid fallen. «Wir beharren nicht auf unserer Idee», stellt der Laufner FDP-Landrat und BPK-Präsident Rolf Richterich klar. Streit zwischen Stadt und Land soll in dieser Frage vermieden werden, betont Richterich. Heisse Wortgefechte werden sich gleichwohl nicht vermeiden lassen.

Richterichs BPK-Kollege Isaac Reber (Grüne) bringt seine Meinung gegen das Herzstück und für die Ringbahn jedenfalls deutlich zum Ausdruck: Das Basler Stadtzentrum sei mit dem ÖV bereits bestens erschlossen. «Wer von Sissach oder Laufen an den Barfüsserplatz will, hat wenig gute Gründe, dies mit dem Auto zu tun.» Anders sehe die Situation an der Stadtperipherie aus, insbesondere im Westen (Allschwil) und Norden (St. Jo-

hann und Kleinhüningen). Hier herrsche ein grosses Entwicklungspotenzial – und zugleich das grösste Defizit bei der Erschliessung, sagt Reber. «Wenn wir schon Milliarden in die Hand nehmen, dann müssen wir diese Defizite beheben», meint er.

### **Viertelstundentakt auf der S3**

Der Landrat hat gestern aber nicht nur die Basis für eine Studie zur Ringbahn gelegt, sondern im Grundsatz auch eine Fahrplanverdichtung auf der S3 zwischen Basel und Liestal sowie Basel und Laufen beschlossen: Künftig soll die S-Bahn hier im Viertelstundentakt verkehren. Wenigstens einen zusätzlichen Zug pro Stunde soll es zwischen Liestal und Gelterkinden geben.

Vor allem linke Parlamentarier sehen diese Massnahmen indes nur als ersten Schritt für einen Ausbau der Bahninfrastruktur: «Mit dem Viertelstundentakt bei der S-Bahn kommt im Laufental der seit langem geforderte, aber gefährdete Ausbau auf Doppelspur schneller», meint SP-Landrat Martin Rüegg. Dasselbe gilt für das dritte Gleis auf der Bahnlinie durchs Ergolzthal. Geprüft wird nun zudem der Aufbau einer Bahninfrastruktur in der Boomregion Leimental, das heute «nur» von Tram und Bus bedient wird.