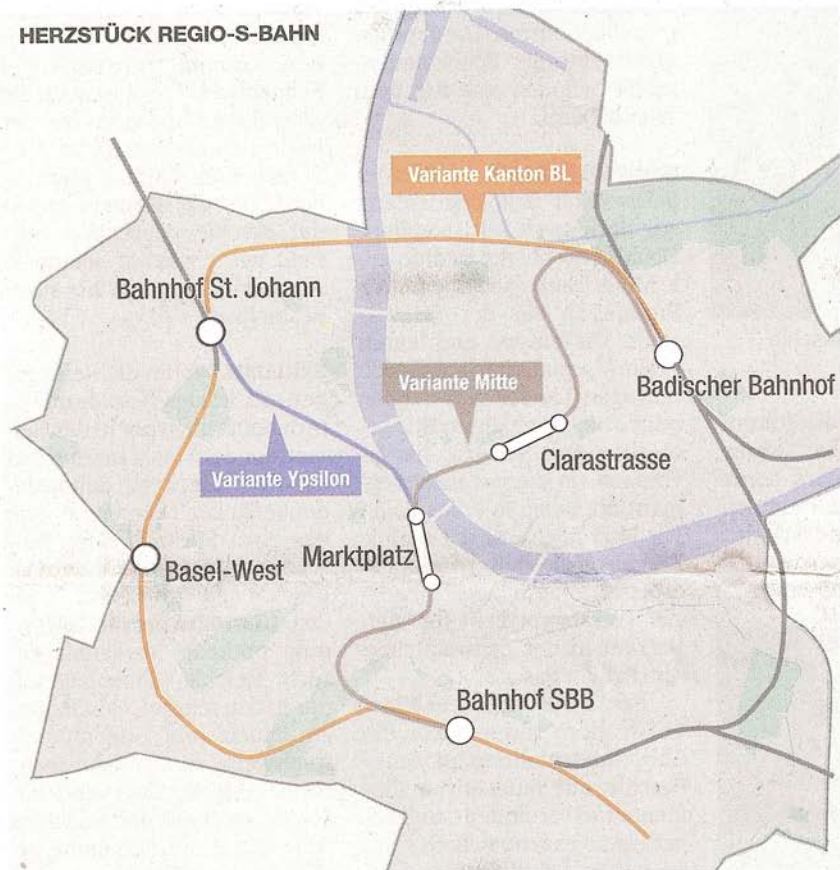


Montag, 11. Mai 2009

«S-Bahn soll Innenstadt erschliessen»

Der Projektkoordinator hält einen Tunnel unter Markt- und Clarastrasse ab 2020 für möglich

HERZSTÜCK REGIO-S-BAHN



Herzstück. Die Variante Mitte führt unterirdisch durch die Innenstadt. Grafik BaZ/reh

Peter Scheidegger



Foto Christof Stulz

VERKEHRSINGENIEUR. Peter Scheidegger (66) ist ausgebildeter Bau- und Verkehrsingenieur ETH und hat 35 Jahre beim Regionalverkehr Bern-Solothurn gearbeitet, davon 20 Jahre als Direktor. Mit 60 Jahren hat der Berner sich frühpensionieren lassen und sich selbstständig gemacht. Von 2002 bis 2004 war er Projektkoordinator für die Zweckmässigkeitsprüfung des Herzstücks Regio-S-Bahn, eine Tätigkeit, die bis zur Variantenentscheidung des Regierungsrats Ende 2007 geruht hat und die er jetzt wieder aufnahm. psc

Das Vorhaben «Herzstück» sieht vor, den Badischen Bahnhof und den Bahnhof SBB direkt mit der S-Bahn zu verbinden. Koordinator Peter Scheidegger betont, wie wichtig es für die Finanzierung des Projekts ist, dass die Region in Bern und bei den SBB mit einer Stimme spricht.

Die Basler Regierung hat Ende 2007 entschieden, die sogenannte Variante Mitte des Herzstücks Regio-S-Bahn prioritär zu verfolgen. Frühestens 2020 sollen Bahnhof SBB und Badischer Bahnhof durch einen Tunnel unter der Innenstadt via Marktplatz–Claraplatz verbunden sein – voraussichtliche Kosten: 1,2 Milliarden Franken. Aus dem Baselbiet kam der Gegenvorschlag, eine Ringbahn vom Bahnhof SBB über St. Johann zum Badischen Bahnhof zu bauen (siehe Karte). Voraussichtlich dieses Jahr entscheiden die beiden Basler Parlamente über einen Kredit für Studien in Höhe von 1,2 Millionen Franken.

BaZ: Herr Scheidegger, was soll das Herzstück bringen?

PETER SCHEIDEGGER: Es verfolgt drei Ziele: Erstens soll die ganze Region durch schnelle Durchmesserlinien wie in Zürich attraktiver werden. Das heisst, dass man zum Beispiel von Lörrach zum Dreispitz nicht umsteigen und der Zug nicht zweimal wenden muss. Zweitens soll der öffentliche Verkehr gegenüber dem Auto gestärkt werden und drittens die Innenstadt besser erschlossen werden.

Es gab mehrere Varianten für die S-Bahn-Verbindung. Die Regierung

hat sich für die direkte Verbindung unter der Innenstadt ausgesprochen. Ist die Variante Nord, die Verbindung St. Johann–Badischer Bahnhof, damit vom Tisch?

Offiziell ist sie nur zurückgestellt. Der Regierungsrat wünscht sich in einer Prioritätenordnung die Variante Mitte als erste Priorität und möchte sie später durch eine Verbindung zwischen der Grossbasler Station und dem St. Johann ergänzen, das sogenannte Ypsilon. Er will aber auch, dass der spätere Bau eines Nordbogens nicht zugebaut wird, das heisst, dass das Trasse offengehalten wird.

«Wenn man schon eine Milliarde ausgibt, möchte man einen intensiven Betrieb.»

Worum geht es beim Baselbieter Gegenvorschlag, eine Ringbahn statt einer Innenstadtverbindung zu bauen?

Darin wird wie in der Variante Nord eine möglichst rasche Verbindung zwischen Bahnhof St. Johann und Badischem Bahnhof gefordert. Aber statt die teure unterirdische Verbindung durch die Stadt zu bauen, solle man die bestehende Elsässerbahn benutzen – also die heutigen Gleise zwischen Basel SBB und St. Johann, die Verbindung Richtung Frankreich.

Was halten Sie davon?

Ich begrüsse es, dass diese Diskussion jetzt geführt wird. Allein die Verbindung St. Johann–Badischer Bahnhof dürfte aber in der Grössenordnung von einer Milliarde Franken kosten, da diese auch unterirdisch angelegt werden muss. Wenn man schon eine

Milliarde ausgibt, möchte man einen intensiven Betrieb – zum Beispiel alle fünf bis zehn Minuten ein Zug. Aber dafür fehlt die Kapazität zwischen Basel SBB und St. Johann, zumal die Strecke bald von zusätzlichen TGV-Zügen belastet wird und auch der Flughafenanschluss vorgesehen ist.

Gibt es keine Alternativen?

Man könnte vielleicht, ohne die Nordverbindung zu bauen, vor allem in den Pendlerzeiten mit einigen wenigen Zügen mehr Richtung Bahnhof St. Johann fahren. Das ginge ohne grosse Investitionen, muss aber mit den SBB verhandelt werden. Dann könnten wenigstens die Leute, die zum Novartis Campus wollen, direkt zum St. Johann fahren.

Inwieweit nützt das Herzstück der Stadt? Profitiert nicht vor allem das Umland davon?

Bei der anstehenden Abstimmung im Landrat und im Grossen Rat geht es um einen Kredit von 1,2 Millionen Franken, der hälftig von den beiden Kantonen getragen wird. Mit dem Geld wollen wir eine Nutzerstudie machen. Das Ziel, die Innenstadt zu stärken, betrifft vor allem Basel, die anderen Ziele vielleicht mehr das Umland. Dass Basel allerdings im Unterschied zu Zürich, Bern und Genf ein Problem hat, wissen wir.

Welches?

Wenn derzeit in Zürich bereits ein zweiter S-Bahn-Tunnel durch die Stadt gebaut wird, klappt das nicht zuletzt deshalb, weil nicht auseinanderdividiert werden muss, was gut für die Gemeinde Zürich und was gut für den Kanton ist. Ähnlich läuft das in Genf. In Basel haben wir das Problem der engen Grenzen.

Wie geht es weiter, wenn die Parlamente dem Kredit zustimmen? Kommt danach bereits ein Vorprojekt mit verlässlichen Kostenangaben?

Nein. Erstmal gibt es nur Vorstudien. Man wird zuerst genau die Innenstadtbahnhöfe anschauen und prüfen, ob zum Beispiel auch das Spital und das Universitätsgebiet erschlossen werden könnten. Erst dann folgt als nächste Stufe ein Vorprojekt, das 20 bis 30 Millionen kosten dürfte.

Braucht es fürs Herzstück einen Umbau mit unterirdischem Bahnhof?

Das ist auch Teil der Studie. Kritisch am Bahnhof SBB ist vor allem die Osteinfahrt, wo die Züge aus der Schweiz einfahren. Die S-Bahnen des Herzstücks belasten aber die Osteinfahrt nicht zusätzlich, sondern fahren durch den Bahnhof Richtung Westen weg. Auch die Perrongleise werden dank Durchfahrt anstelle des Wendens weniger in Anspruch genommen. Das Herzstück wird den Bahnhof also eher entlasten statt belasten. Wir müssen mit den SBB klären, wer Verursacher eines allfälligen unterirdischen Bahnhofs ist.

Besteht nicht die Gefahr, dass das Volk das Herzstück ablehnt, wenn es aufgrund einer Vermengung mit dem Bahnhofsvorprojekt sehr teuer wird?

Erfolgreiche Verkehrsbauten in der Schweiz sind solche, die man in Etappen aufteilen konnte. Es wird in dieser Phase der Vorstudie zu diskutieren sein, inwieweit Herzstück und Ausbau des Bahnhofs etappierbar sind.

Wie soll das Projekt, das mit 1,2 Milliarden Franken veranschlagt ist, bezahlt werden? Die Kantone allein dürften das nicht schaffen.

Der Bund hat heute die Möglichkeit, über den Infrastrukturfonds 30 bis 50 Prozent der Kosten zu übernehmen. Aber heute stehen in Bundesbern viele Leute an, die Geld wollen – mit Projekten, die bereits fertig sind. Da ist es für Basel nicht ganz einfach. Wenn die Region Basel in Bundesbern und gegenüber den SBB nicht mit einer Stimme spricht, besteht die Gefahr, dass sie von beiden nicht ernstgenommen wird.

Wann könnte das Herzstück fertig sein?

Frühestens 2020. Aber Sie müssen heute beginnen und am Schalter anstehen, wenn Sie in 15 Jahren so etwas haben wollen.