

## Was gut ist für Basel, nützt der Schweiz

Metrobasel-Studie fordert sechs Verkehrsinfrastruktur-Massnahmen für fünf Milliarden Franken

PETER SCHENK

**Investitionen in die Regio-S-Bahn, den Bahnanschluss des EuroAirport, den Wisenbergtunnel, aber auch in die Autobahn sollen Basel als Eingangstor der Schweiz stärken.**

Um den öffentlichen Verkehr im Raum Basel scheint es nicht allzu gut bestellt, vor allem im Hinblick auf seine zukünftige Entwicklung. Die neue Studie von Metrobasel, die sich schwerpunktmässig mit dem Bahnverkehr in der Region auseinandersetzt, kommt zu dem Schluss, dass mit den heute beschlossenen Infrastrukturmassnahmen die verkehrsmässige Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz nicht gesichert werden kann. Basel spiele nicht nur in Bezug auf Bahnverkehr die Rolle eines Eingangstors (Gateway) zur Schweiz.

«Wir wollen den internationalen An-

schluss sichern und das Gateway ausbauen», sagte Christoph Koellreuter, Direktor von Metrobasel, gestern bei der Vorstellung der Studie. Metrobasel versteht sich als Plattform und Denkfabrik für die Entwicklung der Metropolitanregion Basel.

**ENGÄSSE.** Mario Keller, Mitglied der Geschäftsleitung von Infracore, die in einer Arbeitsgemeinschaft mit Modus und BAK die Untersuchung gemacht hat, stellte die Ergebnisse vor. Bei den Kapazitätsengpässen im Schienenverkehr besteht der grösste Handlungsbedarf laut Studie beim Regionalverkehr, wo das Angebot schon heute in Spitzenzeiten der Nachfrage nicht entspreche. Im Fernverkehr habe Basel zwar eine gute Position, komme aber dadurch, dass in Europa die Hochgeschwindigkeitszuglinien ausge-

baut werden, unter Druck. Hier müsse längerfristig etwas passieren. «Es besteht das Risiko, dass die Position Basels sich im Verhältnis zu den anderen Städten verschlechtert», betonte Keller und verwies darauf, dass die Stadt von Bahn 2000 und den schon beschlossenen Bahninfrastrukturmassnahmen kaum profitiert habe und dies nicht mehr werde. Beim Güterverkehr bestehe mittelfristig aufgrund von Kapazitätsengpässen bei der Juraquerung grösster Handlungsbedarf.

Kapazitätsengpässe sah Keller auch beim Autobahnnetz, der grösste befände sich auf der Osttangente Basels.

Sechs Forderungen für Infrastrukturmassnahmen bilden das Fazit der Studie:  
> Durch den Wisenbergtunnel soll vor allem ein Engpass beim stark wachsen-

- den Güterverkehr verhindert werden.
- > Durch den Schienenanschluss des EuroAirport soll unter anderem die Strasse entlastet werden.
  - > In Basel Ost soll der Bahnverkehr durch Überwerfungen entflochten werden und so weniger anfällig für Störungen werden. Ziel ist der Viertelstundentakt für die Regio-S-Bahn und im Fernverkehr nach Zürich und Bern.
  - > Im Laufental sollen die Geleise auf Dop-

- pelspur ausgebaut werden.
- > Das Herzstück Regio-S-Bahn, die unterirdische Verbindung vom Bahnhof SBB zum Badischen Bahnhof über den Marktplatz, habe spürbare grenzüberschreitende Effekte und führe zu einem qualitativen Sprung im Regionalverkehr.
  - > Bei den Strassen soll vor allem die Osttangente Basel, also die Autobahn zwischen Grenzübergang Weil am Rhein/

Basel und Hagnau, ausgebaut werden – um Kapazitäten zu sichern und Verlagerungseffekte aufs untergeordnete Strassennetz zu vermeiden.

Baudirektor Hans-Peter Wessels (SP) bezeichnete sich als «sehr einverstanden» mit den Resultaten der Studie. Er hatte ausgerechnet, was die Umsetzung der sechs Forderungen kosten würde: fünf Milliarden Franken.