

Freitag, 22. Oktober 2010

## Die Regio-S-Bahn soll definitiv durch die Mitte

ETH-Gutachten bestätigt Innenstadtunnel als beste aller Herzstückvarianten

SAMUEL MATTLI

**Der Verkehrsexperte Ulrich Weidmann hat alle überzeugt: Einstimmig beschliessen die Verkehrskommissionen beider Basel, dass von nun an nur noch die Variante Mitte des Herzstücks weiterverfolgt werden soll.**

Für die politischen Entscheidungsträger der Region ist seit Längerem klar, dass die Regio-S-Bahn nur mit umsteigefreien Direktverbindungen quer durch die Stadt Basel ihre

Aufgabe als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der trinationalen Agglomeration wahrnehmen kann. Nur wo die Züge genau durchfahren sollen, darüber schieden sich die Geister – bis gestern: Der ETH-Verkehrsexperte Ulrich Weidmann kommt in einem Gutachten zum Schlüss, dass der beste Weg vom Bahnhof SBB zum Badischen Bahnhof durch einen Tunnel unter der Innenstadt führt – und nicht durch den Basler Norden. Er stützt damit die Variante Mitte des

sogenannten Herzstücks, welche bereits mehrfach als zweckmässigste Variante ermittelt wurde. Die Erweiterung zu einem Y – mit einem Ast von der Grossbasler S-Bahn-Station zum Bahnhof St. Johann – soll für einen späteren Ausbauschritt offengehalten werden.

«Mit dem Bau eines Regio-S-Bahn-Herzstücks entsprechend den Varianten Mitte oder Y (...) wäre die Agglomeration Basel für die Zukunft bestens aufgestellt», urteilt Weidmann. Die Verkehrskom-

missionen des Basler Grossen Rats und des Baselbieter Landrats, welche die gestern vorgestellte Zweitmeinung in Auftrag gegeben hatten, entschieden an ihrer gemeinsamen Sitzung, dass sie nun endgültig die Variante Mitte zur Weiterverfolgung empfehlen.

Der Entscheid fiel einstimmig bei vier Enthaltungen. «Wir haben nun einen Konsens über Partei- und Kantonsgrenzen hinweg», freute sich Rolf Richterich (FDP), Präsident der Baselbieter Bau- und Pla-

nungskommission. «Dass das Herzstück nun auch von Ulrich Weidmann als ausgereiftes und wichtiges Projekt bestätigt wurde, ist sehr wertvoll – auch im Hinblick auf eine finanzielle Beteiligung des Bundes.»

**OHNE FERNVERKEHR.** Das Gutachten der ETH attestiert den Herzstückplanungen, die seit bald zehn Jahren laufen, eine hohe Qualität – insbesondere sei die umstrittene Rangfolge der untersuchten Varianten korrekt und nachvollziehbar.

Eine Abfuhr erteilen die Gutachter der von SBB-Chef Andreas Meyer in der BaZ lancierten Idee, den Innentunnel auch für Fernzüge zwischen der Schweiz und Deutschland zu nutzen: Dies sei bei der vorliegenden Variante technisch ausgeschlossen, weshalb eine Neukonzipierung nötig wäre – eine geänderte Streckenführung und eine Überlagerung von Fern- und Regionalverkehr würden aber den Anforderungen eines effizienten S-Bahn-Betriebs durchs

Stadtzentrum entgegenlauten.

**IN 12 BIS 15 JAHREN.** Die beiden Verkehrskommissionen pochen, da die Variantenwahl geklärt scheint, auf eine rasche Realisierung des Herzstücks – womit ein Baubeginn in 12 bis 15 Jahren gemeint ist. Somit könnte eine Inbetriebnahme zirka 2030 erfolgen. Zurzeit werden planerische Vorarbeiten abgeschlossen, die im Rahmen eines vor Jahresfrist gesprochenen Kredits laufen.

Ende 2012 sollen der Gros-

se Rat und der Landrat über einen Kredit für ein Vorprojekt zum Herzstück abstimmen. Wie viel das Herzstück schliesslich kosten wird und wie die Kosten verteilt werden, ist noch offen – rund eine Milliarde Franken dürften es werden. Klar ist aber, dass die Variante Mitte ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis hat: Jeder investierte Franken generiert nach aktueller Rechnung einen volkswirtschaftlichen Nutzen von 1.24 Franken.

## Das Herzstück steht an erster Stelle

Region setzt sich geeint für Agglo-Programm ein

ROLF ZENKLUSEN

**Die Baudirektoren von Basel-Stadt und Baselland kämpfen gemeinsam für die zweite Tranche des Agglomerationsprogramms. Differenzen sind bei der Priorisierung von Verkehrsprojekten und bei der Finanzierung auszumachen, wie eine Podiumsveranstaltung zeigte.**

Das Herzstück für die Regio-S-Bahn genießt im zweiten Agglomerationsprogramm, welches die Nordwestschweizer Kantone beim Bund einreichen werden, eine hohe Priorität. Dies ergab eine Konsultativabstimmung unter den rund 70 Gästen der Regio Plattform Basel, die am Mittwoch im Restaurant Rialto stattgefunden hat. Für den Baselbieter Baudirektor Jörg Krähenbühl (SVP) hat die Verlegung der Rheinstrasse bei Salina Raurica Vorrang, während der Basler Baudirektor Hans-Peter Wessels (SP) die Verlängerung der Tramlinie 3 nach St-Louis in den Vordergrund stellt. Christian Egeler, Basler FDP-Grossrat, möchte ebenfalls das Herzstück so schnell wie möglich realisieren, und Walter Fischli von der Firma Actelion wünscht sich an erster Stelle die verlängerte Tramlinie 3.

Alle vier Teilnehmer des Podiums waren sich einig, dass man Verkehrsprobleme nur über die Grenzen hinweg lösen kann. Dafür

richten beide Basel mit Aargau und Solothurn bis Anfang 2011 eine Geschäftsstelle für das Agglomerationsprogramm ein, finanziert je zur Hälfte von Basel-Stadt und Baselland. Einbezogen werden auch Vertreter aus Deutschland und Frankreich. Damit soll erreicht werden, dass die Region in Bern mit einer einzigen Stimme auftritt, wie Krähenbühl betonte. Ziel ist es, möglichst viel vom Geld zu erhalten, das der Bund im Rahmen des Programms ausschüttet. Bis ins Jahr 2030 stehen schweizweit sechs Milliarden Franken zur Verfügung, wobei 2,6 Milliarden bereits in festen Projekten gebunden sind.

An der Diskussion, organisiert vom Efficiency Club Basel, der Handelskammer beider Basel, Regio Basiliensis und der Vereinigung für eine starke Region, meinte Wessels, wenn es um die Finanzierung gehe, höre die Einigkeit oft auf. Gesprächsleiter Martin Dätwyler fragte, ob da nicht ein gemeinsamer Verkehrsfonds helfen könnte. Krähenbühl meinte: «Das ist kritisch, damit würde Geld gebunden.» Egeler hingegen ist für einen Fonds: So könnte man die Planung vorfinanzieren. «Projekte, deren Planung weit fortgeschritten ist, haben bessere Chancen, ins Agglomerationsprogramm aufgenommen zu werden.»