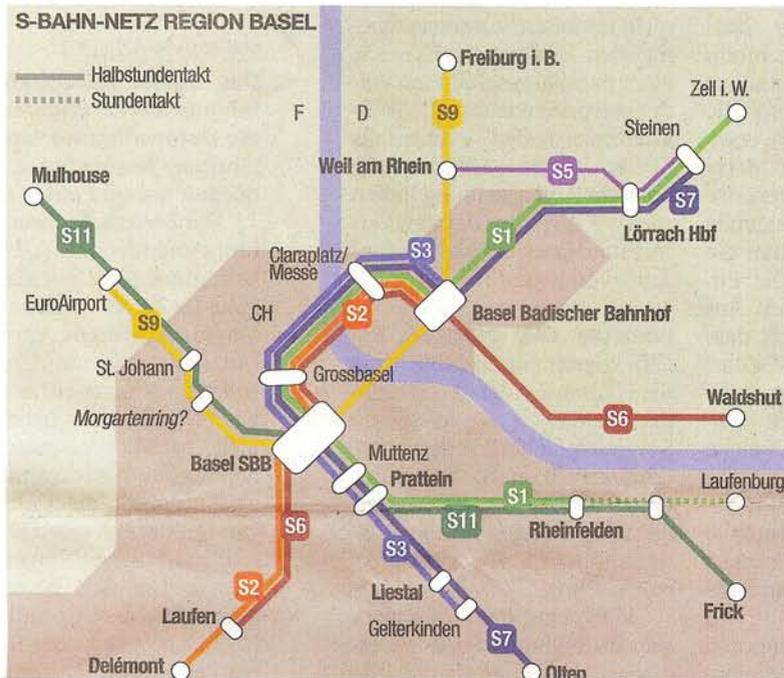


Und wieder siegt die Mitte

Neue Studie bestätigt alte Erkenntnis: Die Regio-S-Bahn soll durch die Basler Innenstadt



Vision. So könnte das Netz der Regio-S-Bahn aussehen, wenn das Herzstück in der Variante Mitte realisiert wird. Grafik Baz/reh, Bau- und Verkehrsdepartement BS

SAMUEL MATTLI

Die bestehende Elsässerbahn zwischen Basel SBB und St. Johann ist für einen modernen S-Bahn-Verkehr nur beschränkt tauglich, so das Ergebnis der neusten Studie zur Linienführung des sogenannten Herzstücks.

Etwas über eine Milliarde Franken hätte sie gekostet, die von der Baselbieter Bau- und Planungskommission eingebrachte Variante Ring 2, die für die S-Bahn die bestehenden Gleise zwischen Basel SBB und St. Johann nutzen und durch einen neuen Tunnel ins Kleinbasel führen wollte (BaZ vom Freitag). Ermöglicht hätte sie gerade mal einen Halbstundentakt zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof. Das

Kosten-Nutzen-Verhältnis beurteilt die neuste Studie zur S-Bahn-Variante Wahl als geradezu katastrophal: Jeder investierte Franken brächte einen volkswirtschaftlichen Nutzen von nur 26 Rappen.

Ganz anders die Variante Mitte, die schon aus einer ersten Zweckmässigkeitsprüfung von 2004 als beste Lösung hervorging: Sie soll ebenfalls rund eine Milliarde kosten, doch hier bringt jeder investierte Franken einen volkswirtschaftlichen Nutzen von 1.24 Franken. Die unter der Leitung des Basler Bau- und Verkehrsdepartements erstellte Studie empfiehlt daher den Verkehrskommissionen der Parlamente beider Basel die Variante Mitte zur Weiterbearbeitung.

Diese nehmen die Empfehlung dankend zur Kenntnis, wollen sie aber bis im Herbst noch vom ETH-Verkehrsexperten Ulrich Weidmann prüfen lassen – insbesondere, weil auch die Variante Nord ein knapp positives Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist (siehe Seite 1).

BAU KAUM VOR 2025. Definitiv nicht mehr weiterverfolgt werden hingegen die Varianten Ring 2, Ring 4 und V – sie sind zu teuer und weisen ein negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis auf. Die beiden Letzteren würden einen Ausbau der Elsässerbahn auf vier Spuren bedingen – ein heikles Unterfangen, das in Basel West grosse städtebauliche Eingriffe nötig machen würde, insbesondere im Umfeld der beiden Tunnel, wie Projektkoordinator Peter Scheidegger ausführt. Eine S-Bahn-Haltestelle am Morgartenring soll trotzdem möglich bleiben – die beiden Kommissionen fordern, dass hier endlich die Planung vorangetrieben wird.

Läuft der Planungsprozess ab jetzt störungsfrei, kann ab 2013 ein Vorprojekt in Angriff genommen werden. Mit dem Spatenstich wird kaum vor 2025 zu rechnen sein. Einen wesentlichen Einfluss auf das Projekt haben auch die Finanzen: Vieles ist in diesem Bereich noch offen. Klar ist aber, dass es ohne Beteiligung des Bundes via Infrastrukturfonds nicht gehen wird. Gerade deshalb sei es wichtig, dass man ein hieb- und stichfestes Projekt vorlege, so der Baselbieter Baudirektor Jörg Krähenbühl (SVP). Nur so könne das Schicksal, das den geplanten Tiefbahnhof Bern ereilt hatte, verhindert werden: Dieser ist nach jahrelangen Planungen beim Bund durchgefallen und wohl gestorben. > SEITE 25

Zustimmung für Mitte-Empfehlung

Das Einholen einer Zweitmeinung stösst ebenfalls auf viel Verständnis

PETER SCHENK

Die meisten der befragten ÖV-Experten und Architekten begrüßen das Ergebnis des Zwischenberichts zur Variantenwahl für das Herzstück der Regio-S-Bahn Basel.

Für Hanspeter Frey, Landratspräsident und Vizepräsident der Gruppe Bahnhof, ist die Variante Mitte die richtige Variante. «Ausschlaggebend ist dabei für mich, dass sie die schnellste Verbindung zwischen den beiden Bahnhöfen ist und das höchste Fahrgastpotenzial aufweist.» Ausserdem könne man sie, wenn nötig, ausbauen.

Ähnlich sieht das der renommierte Basler Architekt Jacques Herzog, für den die Variante Mitte «die einfachste und günstigste Lösung» ist. Ausserdem betont er, dass es wichtig sei, das Zentrum bei dieser S-Bahn nicht auszulasen. «Nur so bekommt diese Verbin-

dung jene Bedeutung, welche die metropolitane Region dringend braucht.»

Positiv klingt es auch beim Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein (SIA), Sektion Basel: «Wir begrüßen die Empfehlung für die Variante Mitte. Es ist wichtig, dass es jetzt vorangeht», sagt Präsident Alfred Hersberger. Er hofft ausserdem, dass die von den Verkehrskommissionen in Auftrag gegebene Zweitmeinung nicht zu einer erneuten Infragestellung des Projektes führt.

GENUG ZEIT. Hanspeter Frey (FDP) begrüsst es, durch die Stellungnahme des ETH-Professors Weidmann Bedenken auszuräumen, die noch vorhanden seien. «Auf der Zeitachse, auf der wir uns bewegen, kommt es auf zwei oder drei Monate mehr nicht an.»

Auch ÖV-Experte Stephan Maurer plädiert dafür, das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Varianten Mitte samt Ypsilon und Nord noch einmal gründlich und seriös extern abzuklären. «Ein derartiges Jahrhundertprojekt muss gut überlegt sein.» Maurer zieht allerdings die Variante Nord vor und kann der Variante Mitte nur als Voretappe für einen Nordwestanschluss etwas abgewinnen.

Der Verein Pro Bahn Nordwestschweiz hingegen begrüsst die Variante Mitte, bei der die Regio-S-Bahn Basel nicht durch Güter- und überregionalen Personenverkehr verdrängt werde. «Der Bau des Herzstücks kann wie bei der Durchmesserlinie in Zürich unterirdisch und ohne Beeinträchtigung der Bevölkerung erfolgen», so Präsident Willi Rehmann.

kommentar

Die Richtung stimmt

SAMUEL MATTLI



Ein S-Bahn-Tunnel unter der Basler Innenstadt samt unterirdischen Stationen, das mag auf den ersten Blick übertrieben erscheinen. Die von der Baselbieter Bau- und Planungskommission angeregte Alternative, die vor allem die bestehenden Gleise nutzen will, klingt wie ein gut schweizerischer Kompromiss. Doch diese vermeintlich kostengünstigere Lösung wäre ein

Milliardengrab. Schon heute verhindert die starke Belastung der Bahnstrecken in der Region einen effizienten S-Bahn-Betrieb. Um zu funktionieren, braucht die S-Bahn ihre eigenen Strecken. Der Innentunnel – auch wenn ihm der Ruch des Grossstädtischen anhaftet – ist die objektiv beste Lösung für Basel. Die Erschliessung von Basel Nord wird damit nicht ausgeschlossen, sondern kann später angefügt werden. Dank der von den Verkehrskommissionen geforderten externen Prüfung des Studienergebnisses kann zudem sichergestellt werden, dass die Variantendiskussion Ende 2010 tatsächlich beendet sein wird und die konkreten Planungen für das Herzstück endlich beginnen können. samuel.mattli@baz.ch

Neue Zürcher Zeitung

Dienstag, 22. Juni 2010

In sechs Minuten unterirdisch quer durch die Stadt Basel

Mit einer neuen S-Bahn-Linie sollen Stadt und Region besser verbunden werden

Seit Jahren wird in der Region Basel über die Linienführung der neuen S-Bahn durch die Stadt diskutiert. Nun steht fest: Ein Tunnel quer durch die City ist am lohnendsten – und hat deshalb die besten Chancen auf Unterstützung durch den Bund.

Daniel Gerny, Liestal

Vom Basler Bahnhof SBB unterirdisch mitten durch die Stadt innert sechs Minuten zum Badischen Bahnhof? Mit doppelt so langer Fahrzeit und drei Zwischenhalten nahe den Landesgrenzen in Richtung Norden? Oder eine Kombination der Varianten, die gleichzeitig die Erschliessung der Innenstadt ermöglicht und die Entwicklung am Rande der City unterstützt? Die Frage, auf welcher Linie die S-Bahn ab 2030 Basel durchqueren soll, ist nicht nur aus finanzpolitischen Gründen hochpolitisch, sondern auch, weil sich die Linienführung direkt auf die Stadtentwicklung und jene der Region auswirkt.

Die Verkehrsströme entscheiden mit darüber, wo in der Stadt künftig das Leben pulsiert, wo Immobilienpreise steigen und wo sich die Wirtschaft niederlässt. Sie haben aber auch Auswirkungen auf die Raumentwicklung im Umland – etwa wenn davon die Fahrzeit von Süddeutschland in Richtung der wachsenden Wirtschaftsstandorte im Baselbiet oder im Fricktal abhängt. Welchen Schub der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes auslösen kann, zeigte sich in den letzten zwanzig Jahren nicht zuletzt in Zürich, wo die Eröffnung der S-Bahn-Stammlinie zu einem eigentlichen Boom geführt hat.

Basel im Hintertreffen

Basel dagegen befindet sich diesbezüglich im Vergleich mit anderen Schweizer Städten im Hintertreffen. Das hat historische Gründe: Die beiden grossen

Bahnhöfe sind als Kopfbahnhöfe konzipiert und peripher angesiedelt. Die Züge der acht S-Bahn-Linien, die das Elsass, Süddeutschland sowie die Nordwestschweiz mit Basel verbinden, erreichen das Zentrum deshalb nicht und benötigen viel Zeit für den Transfer durch die Stadt, der wegen des internationalen Verkehrs auf den bestehenden Linien zusätzlich beschränkt wird.

Alleine die bis ins Jahr 2030 prognostizierten Penderströme bedingen deshalb den Bau einer Durchmesserlinie. Über die genaue Linienführung herrschte aber lange Uneinigkeit. Noch bevor sich die Kantone in dieser Frage entzweiten, beauftragten die Parlamente die Projektorganisation deshalb mit der Durchführung eines Vergleichs des Nutzen-Kosten-Verhältnisses der einzelnen Varianten. Dieser Bericht liegt seit Montag vor. Detail (nicht ganz) am Rande: Dass die Information darüber nicht in Basel selbst, sondern in Liestal erfolgte, unterstreicht den regionalen Charakter im stets schwierigen Zusammenspiel der beiden Kantone.

Nur eine Variante lohnt sich

Die Empfehlung, welche die von beiden Kantonen getragene Projektleitung, gestützt auf den unter Mithilfe externer Experten entstandenen Bericht, abgibt, ist aber unmissverständlich: Einzig die Variante «Mitte» mit zwei Zwischenhalten auf den beiden Rheinseiten in der Innenstadt (Karte links) verspricht ein eindeutig positives Nutzen-Kosten-Verhältnis. Sie ist die günstigste Variante (Investitionen: 1,05 Milliarden Franken) und erreicht gleichzeitig die höchsten Passagierzahlen, womit pro investierten Franken ein Return von 1 Franken 24 resultiert.

Nur die Variante «Nord» (mittlere Karte, Kosten: 1,65 Milliarden Franken), bei der die Kleinbasler Innenstadt nicht, dafür der mit Potenzial ausgestattete Norden bedient würde, schneidet ebenfalls ganz knapp positiv ab. Interessanterweise würden aber bei dieser

Variante selbst im Falle einer prosperierenden Entwicklung in der Nordregion deutlich weniger Passagiere abgeholt als bei der Variante «Mitte» in Kleinbasel. Die Vorteile der Varianten «Mitte» und «Nord» könnten mit der Variante «Ypsilon» kombiniert werden, wobei aber die Kosten den erwartbaren Nutzen bereits übersteigen. Der Ast Richtung Bahnhof St. Johann könnte jedoch später realisiert werden. Drei weitere Varianten, zwei davon als Ringbahn geführt (Kosten: bis zu 1,95 Milliarden Franken), schneiden chancenlos ab.

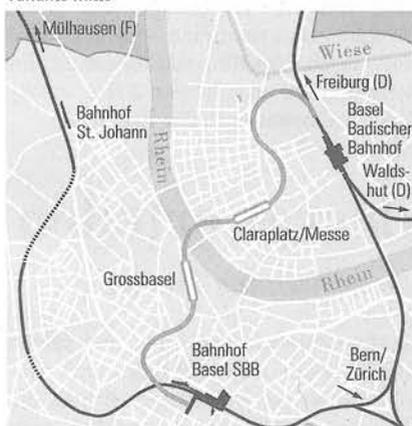
Bund soll 40 Prozent bezahlen

Ganz überraschend kommen die Resultate nicht, doch sind sie regionalpolitisch nicht unbedeutend: Während sich der Stadt-Kanton schon früh auf die Variante «Mitte» konzentrierte, erhielt im Baselbiet eine auf Basis einer Ringbahn konzipierte Variante Auftrieb. Von Anfang an war aber klar, dass das Projekt für ein S-Bahn-«Herzstück» nur dann eine Chance haben würde, wenn sich die Partner rasch auf eine gemeinsame Variante einigten. Mit dem nun publizierten Bericht kommen die Kantone diesem Ziel einen grossen Schritt näher, auch wenn die Verkehrskommissionen der beiden Parlamente nun noch eine «second opinion» bei einem weiteren Experten bestellt haben.

Noch in diesem Jahr soll aber der definitive Variantenentscheid getroffen werden. Dabei ist für die Regierungen der beiden Kantone entscheidend, dass der Variante mit dem besten Kosten-Nutzen-Verhältnis zum Durchbruch verholfen werden muss – alleine deshalb, weil sich der Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms mit rund 40 Prozent an den Kosten beteiligen soll. Wie sich die beiden Basel die restlichen Kosten aufteilen, ist noch offen: Darüber darf gestritten werden, wenn nach dem definitiven Variantenentscheid in einer weiteren Untersuchung der Nutzen für die einzelnen Regionen und Partner aufgeschlüsselt wird.

Drei Varianten für die Durchmesserlinie der Basler S-Bahn

Variante Mitte



Variante Nord



Variante Y



Zweifel am Nutzen für die Stadt Basel

Die Empfehlung für die Variante Mitte des Regio-S-Bahn-Herzstücks stösst auf Kritik

PETER SCHENK

Vier Verkehrsverbände luden zur Informationsveranstaltung zum Herzstück der Regio-S-Bahn ein. Der Basler Baudirektor Hans-Peter Wessels und Projektkoordinator Peter Scheidegger stellten sich kritischen Fragen. Die CVP Basel-Stadt spricht sich für die Variante Nord aus.

Der Unternehmer Ronald Grisard war enttäuscht. «Wir wurden bisher nur einseitig informiert. Ein Gegenreferent ist nie aufgetreten», äusserte er sich am Montagabend auf einer gut besuchten Informationsveranstaltung im Gundeldinger-Casino, die vier Verkehrsverbände zum Herzstück Regio-S-Bahn organisiert hatten. Der Basler Baudirektor Hans-Peter Wessels und der Projektleiter Peter Scheidegger stellten sich nach ihren Referaten, in denen sie die Empfehlung für die Variante Mitte (BaZ von gestern) begründeten, den Fragen des Publikums.

NICHT ETAPPierbar. Grisard kritisierte, dass die Variante Mitte, die den Badischen Bahnhof und den Bahnhof SBB

unterirdisch mit zwei Haltestellen im Gross- und Kleinbasel verbindet, nicht etappierbar sei und betonte: «Basel hat nichts davon.» Ähnlich äusserte sich ein Bewohner der Breite, der dafür plädierte, die bestehenden Verkehrsstrukturen beizubehalten und das Projekt, die S-Bahn unter der Innenstadt zu bauen, infrage stellte. Für einen Vertreter von Pro Bahn Schweiz wurde die Bedeutung der Innenstadt zu stark betont. Er forderte eine S-Bahn-Haltestelle für Roche, wo in den nächsten fünf Jahren 2000 neue Arbeitsplätze entstehen sollen.

Wessels betonte, dass das Basler S-Bahn-System «hochgradig ineffizient» sei. Aufgrund der beiden Kopfbahnhöfe müsse eine S-Bahn von Lörrach nach Laufen zwei Spitzkehren machen. «Die Variante Mitte ist die günstigste, um die S-Bahn im Raum Basel zu vernetzen.» Die Attraktivität einer Stadt habe viel mit ihrer Erreichbarkeit zu tun. Er verwies darauf, dass sich die Trams in der Innenstadt derzeit blockieren, die Variante Mitte bringe da Entlastung.

Laut Peter Scheidegger ist für die

Jahre 2020/2030 mit 20 Prozent mehr Tramnutzern zu rechnen. «Diese Steigerung können wir mit der Variante Mitte auffangen.» Die Wartezeiten durch die Spitzkehren seien betriebswirtschaftlich teuer. Scheidegger räumte ein, dass die Variante Mitte nicht etappierbar sei, verwies aber darauf, dass es sehr viel Geld brauche, die Zubringerlinien der S-Bahn auszubauen, ohne die sie keinen Sinn mache.

DUPLIZIERUNG. Die CVP Basel-Stadt setzte sich gestern in einer Medienmitteilung für die Variante Nord ein, die über Grossbasel zum Bahnhof St. Johann und über Hüninger Zoll und Wiesenplatz zum Badischen Bahnhof führt. Die Variante Mitte bringe im Wesentlichen die Duplizierung einer bestehenden, bereits gut ausgebauten ÖV-Achse, kritisiert die CVP. Die Variante Nord habe Potenzial, indem sie von der Entwicklung in Basel Nord profitiere und diese massiv unterstützen könne.