

Basler Herzstück ist in Bern angekommen

Verkehrspolitik Der Ständerat segnet den nächsten Bahnausbau-schritt ab. Mit dabei ist nun doch auch das Basler Milliardenprojekt

VON DANIEL BALLMER

Basels SP-Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels ist mittlerweile voller Zuversicht: «Die Signale stehen auf Grün. Ich bin überzeugt, dass ein derart klarer Ständeratswille im Nationalrat Bestand haben wird.» Immerhin hat die Kleine Kammer gestern einstimmig beschlossen, bis 2035 das Schweizer Bahnnetz für gut 12,8 Milliarden auszubauen. Und: Anders noch als vom Bundesrat beschlossen, hat der Ständerat auf Antrag seiner Verkehrskommission auch noch die rund 100 Millionen Franken für die unverzügliche Projektierung des Basler Herzstücks in das Gesamtpaket aufgenommen. Unter dem Strich ist der Vorschlag des Bundesrats um gut 900 Millionen Franken erhöht worden.



«Das Herzstück kann jetzt ohne Unterbruch weiter vorangetrieben werden.»

Simonetta Sommaruga Verkehrsministerin

aber ohne Unterbruch weiter vorangetrieben werden», betonte Sommaruga.

Der Ausbau ist wegen des erwarteten Wachstums des Verkehrsaufkommens nötig. Im Personenverkehr wird bis im Jahr 2040 mit einer gesteigerten Nachfrage von 51 Prozent gerechnet, und beim Güterverkehr erwartet der Bund ebenfalls eine um 45 Prozent höhere Nachfrage. «Viele Strecken stossen bereits an ihre Kapazitätsgrenzen. Ohne Investitionen kann das Bahnsystem die Passagierströme künftig nicht mehr bewältigen», gab der Baselbieter SP-Ständerat Claude Janiak zu bedenken. Für den Präsidenten der Verkehrskommission steht fest: Der Ausbauschritt mit insgesamt rund 200 Massnahmen ist unumgänglich.

Auch Janiak erwähnte gestern im Ständerat explizit das Basler Herzstück. Dieses gilt als Voraussetzung für eine effiziente S-Bahn und diese wiederum für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum in der Nordwestschweiz. Mit der Aufnahme der Projektierungskosten für das Herzstück in den nächsten Ausbauschritt werde ein «mehrjähriger, volkswirtschaftlich teurer Projektunterbruch» vermieden. Die geplante Durchmesserlinie ist als S-Bahn-

Tunnel mit Haltestellen zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof angedacht. Dies schliesse Lücken im S-Bahn-Netz und brächte auch dem Fernverkehr Platz. Wie dringend nötig dies ist, zeigte etwa die Entgleisung eines ICE-Zugs in Basel von Mitte Februar.

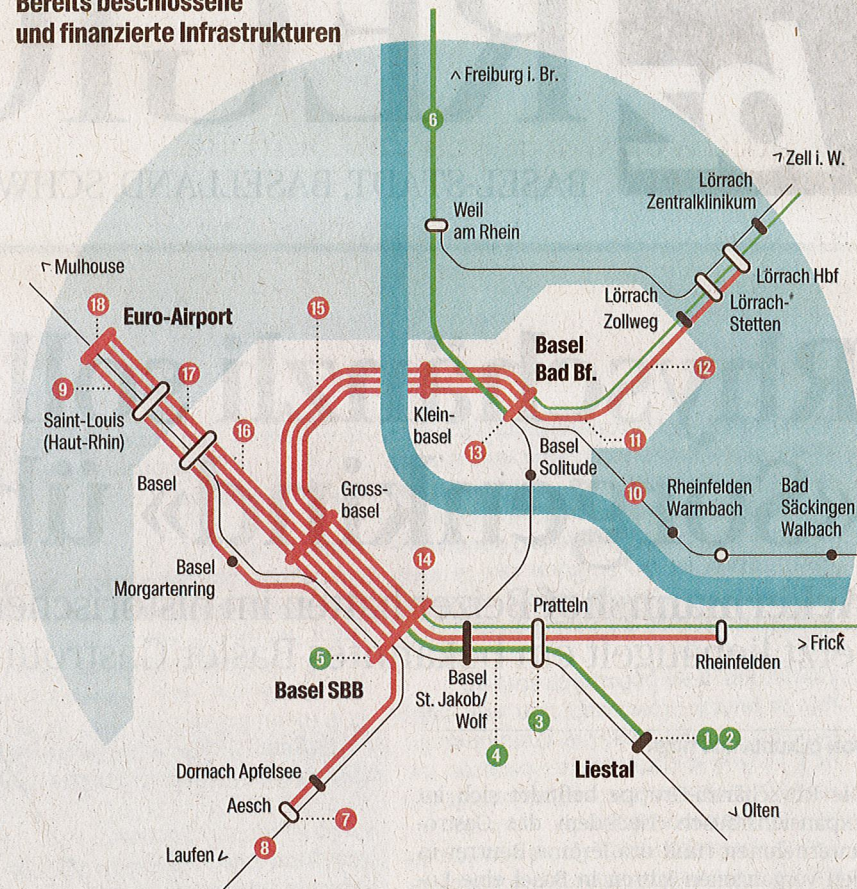
Das Herzstück ist aber noch nicht alles. Denn in dem Paket enthalten sein soll auch eine Verdoppelung des Bundesbeitrags zur Finanzierung grenzüberschreitender Massnahmen von 100 auf 200 Millionen. Das betrifft neben der seit langem geplanten Elektrifizierung der Hochrhein-Strecke unter anderem auch den Bahnanschluss zum Euro-Airport (siehe Grafik). Die Verkehrskommission des Ständerats erhofft sich, dass die beiden Projekte dadurch auch in Frankreich und Deutschland Auftrieb erhalten werden.

Gute Chancen auch in Nationalrat

Finanziert werden soll der Ausbau über den Bahninfrastrukturfonds BIF und ist haushaltsneutral. Die Vorlage geht nun an den Nationalrat. Wessels und seine Baselbieter Amtskollegin Sabine Pegoraro vertrauen darauf, dass die grosse Kammer gleichziehen wird. «Ein kostspieliger Projektunterbruch beim Herzstück dürfte der Region nun erspart bleiben», meint die FDP-Verkehrsdirektorin erleichtert. Die Realisierung einer attraktiven trinationalen S-Bahn rücke ein gutes Stück näher.

Auch Ständerat Janiak zeigt sich überzeugt, dass der Nationalrat das Herzstück kaum mehr aus dem Paket herausnehmen wird. Dafür seien die Projektierungskosten von rund 100 Millionen Franken dann doch ein zu kleiner Anteil. Für die Region aber wäre es ein Durchbruch. Denn in der Vorlage ist klar festgehalten, dass das Herzstück der trinationalen S-Bahn im nächsten Ausbauschritt realisiert werden soll. Janiak: «Damit besteht eine gewisse Verbindlichkeit.»

Bereits beschlossene und finanzierte Infrastrukturen



Bereits beschlossene und finanzierte Infrastrukturen

- Verbesserte Fahrplanstabilität**
- 1 Liestal: Vierspurausbau
- 15'-Takt Basel-Liestal, S-Bahn**
- 2 Liestal: Wendegleis
- 3 Pratteln: Entflechtung
- 4 Basel Ost-Muttenz: Entflechtung
- 5 Basel SBB: Leistungssteigerung 1. Etappe
- 30' Takt Freiburg (BrsG)-Basel Bad Bf., S-Bahn**
- 6 Karlsruhe-Basel: Ausbau-/Neubaustrecke
- Im Ausbauschritt 2035 vorgesehene Infrastrukturen**
- 15' Takt Basel SBB-Aesch, S-Bahn**
- 7 Aesch: Wendegleis
- 8 Duggingen-Grellingen: Doppelspur
- 10' Takt Basel SBB-Euro-Airport, S-Bahn/TER 2**
- 9 Euro Airport: Nouvelle liaison ferroviaire avec halte EuroAirport à 2 voies
- S-Bahn Hochrhein-Strecke**
- 10 Basel Bad Bf.-Erzingen: Elektrifizierung

10'/20'-Takt Basel Bad Bf.-Lörrach Hbf., S-Bahn

- 11 Basel Bäumlhof: Wiederinbetriebnahme Entflechtung
- 12 Riehen: Ausbau Kreuzungsbahnhof

Publikumsanlagen

- 13 Basel Bad Bf.: Neue Rampen/Lifte, Perronabsenkung
- 14 Basel SBB: Zusätzliche Gleisquerung und Perronabgänge, Perronanpassungen

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel 3

- 15 Herzstück Basel: Verbindung Basel SBB-Basel Bad Bf. inklusive 2 Haltestellen (Variante Mitte)

Durchmesserlinien Trinationale S-Bahn Basel 4

- 16 Herzstück Basel: Verbindung Grossbasel-Basel St. Johann (Y-Ast)
- 17 Basel St. Johann-St. Louis: Vierspurausbau
- 18 Euro-Airport: Aménagement de la halte à 4 voies

Bestehendes S-Bahn Angebot 2018 (Halbstundentakt) Einzelne Zusatzzüge nicht dargestellt

Neue Haltestellen auf bestehenden Strecken, Finanzierungsbeschlüsse pendent

Quelle: Agglomerationsprogramm Basel Grafik: trireno/Lea Siegwart