

«S-Bahn darf Innenstadt nicht umfahren»

Pierre de Meuron weist die jüngste Kritik am Nutzen des Herzstücks zurück. Der Innenstadt-Tunnel sei unabdingbar fürs S-Bahn-Netz.

**Benjamin Wieland
und Hans-Martin Jermann**

Er habe sich schon gewundert, als er am Samstag vor einer Woche die «Schweiz am Wochenende» aufgeschlagen habe, sagt Pierre de Meuron. Auf einer Doppelseite wurden die Nachteile des Herzstücks aufgezeigt – das Projekt, wofür sich das Architekturbüro Herzog & de Meuron seit Jahren einsetzt. Die unterirdische Schienenverbindung zwischen Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof würde die Planungen für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs über Jahre blockieren, sagen Kritiker. Statt für Milliarden von Franken einen S-Bahn-Tunnel zu bohren, könnte man mit günstigeren Massnahmen schneller gute Effekte für den öffentlichen Nahverkehr erzielen, sagt der Zürcher Verkehrsexperte Philipp Morf.

Die vorgesehene Linienführung «Y Hoch» soll S-förmig unter der Stadt durchführen. Zwei unterirdische Bahnhöfe wären vorgesehen – einer im Raum Schiffflände, einer im Klybeck-Quartier. Von der Station Mitte gäbe es einen Abzweiger in Richtung Bahnhof St. Johann/Euro-Airport.

Herr de Meuron, werden wir die Eröffnung des Herzstücks noch erleben?

Pierre de Meuron: Das hoffe ich schwer. Ich werde es noch erleben, und ich werde 70. Die Vorteile des Herzstücks liegen ja auch auf der Hand. Es hätte schon viel früher realisiert werden müssen.

Was sind denn diese Vorteile?

Das Herzstück verbindet den Bahnhof SBB und den Badischen Bahnhof, die heute im S-Bahn-Verkehr wie Kopfbahnhöfe genutzt werden – obwohl sie vom Schienenverlauf her Durchgangsbahnhöfe sind. Es erschliesst das historische, kulturelle Zentrum mit der S-Bahn, dazu braucht es die Station Mitte. Und es verbindet die Region miteinander, eine trinationale Agglomeration, in der 1,3 Millionen Menschen leben. Die unterirdische Durchmesserlinie ist für unser S-Bahn-Netz wie der Schlussstein eines Gewölbes.

Kritiker wie Verkehrsplaner Morf sagen: Statt eines Milliardenprojekts könnten kleinere, günstigere Massnahmen auch viel bewirken. Das Herzstück blockiere die Entwicklung des ÖV in der Region für Jahrzehnte.

Wenn kleine Massnahmen möglich sind – umso besser. Man sollte nicht das eine gegen das andere ausspielen. Aber die zwei zentralen Ziele müssen erfüllt sein: Die beiden Bahnhöfe via Tunnel verknüpfen und das Zentrum an das S-Bahn-System anbinden. Zürich hat eindrücklich vorgezeigt, was ein leistungsfähiges S-Bahn-Netz bewirken kann. Auch Genf ist schon weiter.

Die Kritik, die Aussenstehende immer wieder äus-

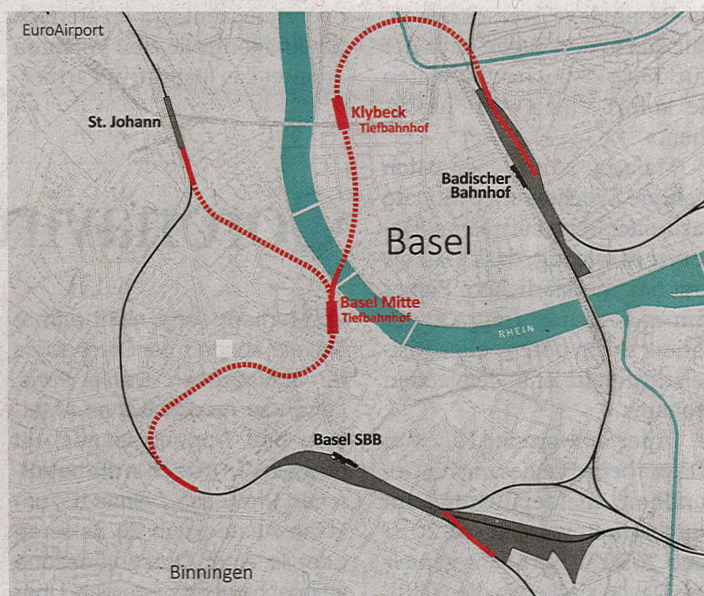


«Wie der Schlussstein eines Gewölbes»: Pierre de Meuron setzt sich für das Herzstück ein.

Bild: Juri Junkov (Basel, 22. Januar 2020)



Künftig Bahnhof? Hauptpost Basel. Visualisierung: ©Herzog & de Meuron



Das «Y»: die vorgesehene Linienführung.

Grafik: Bahnknoten-Basel

«Wo gehen Sie hin, wenn Sie eine fremde Stadt besuchen? Zu den alten Häusern, zu den Plätzen, zum Wasser.»

Bern: In Basel versteift man sich auf die paar Quadratkilometer Innenstadt, den Schlauch von Heuwaage bis Claraplatz.

Erstens: Das Herzstück erschliesst mit der beschlossenen Linienführung auch das Kleinbasel, mit dem Halt beim Klybeck, einem Entwicklungshotspot. Zweitens ist der Anschluss

des Zentrums elementar. Eine S-Bahn darf doch die Innenstadt nicht umfahren. Das Herzstück schlägt also zwei Fliegen auf einen Streich: Wir erschliessen ein bisheriges Randgebiet und das Herz. Ein Ring könnte beides nicht leisten.

Die Basler Innenstadt hat nicht mehr die gleiche zentrale Bedeutung wie vor 20 oder 30 Jahren. Ist das Herzstück ein teures Rettungsprojekt für die Innenstadt?

Eher ein Belebungsprojekt. Wenn das Zentrum nicht erschlossen wird, ist es nicht durchblutet. Unser Vorhaben entspricht auch dem Raumplanungsgesetz. Es sagt: Die Siedlungsentwicklung nach innen lenken. Warum? Es soll keinen «Sprawl» mehr geben, keine weitere Zersiedelung. Mit dem Herzstück und der Station Mitte verknüpfen wir Zentrum und Umland. Die S-Bahn hat heute sieben Äste: einen in Frankreich, drei in Deutschland, drei in der Schweiz. Wenn wir den beschlossenen Bahnanschluss des

Euro-Airports hinzunehmen, sind es acht. In diesem Netz gibt es nur noch einen blinden Fleck, ein Funkloch, wie wir es nennen: die Innenstadt. Sie ist aber elementar. Dort wohnen und arbeiten nicht nur viele Menschen auf dichtestem Raum, dort sind

auch Läden, Cafés, Museen. Wo gehen Sie hin, wenn Sie eine fremde Stadt besuchen? Zu den alten Häusern, zu den Plätzen, zum Wasser. In Basel wären das der Marktplatz, das Rathaus, das Rheinufer. Eine Altstadt stiftet nicht zuletzt auch Identität.

Sportlicher Zeitplan

Milliardenprojekt Die ersten Pläne für eine Basler Durchmesserlinie gab es schon in den 1980er-Jahren. Sie soll das Umsteigen an den Bahnhöfen SBB und Badischer Bahnhof obsolet machen, ebenso die zeitraubenden Richtungswechsel von Zügen. Auch wäre mit der unterirdischen Verbindung eine historische Hypothek getilgt: In Basel liegen beide Bahnhöfe am Rand der Innenstadt, das Zentrum wird umfahren. Kommt hinzu, dass sich in der trinationalen Agglomeration die Gestaltung eines S-Bahn-Netzes komplex

gestaltet. Doch mit dem Herzstück gehts vorwärts: Kürzlich hat der Bund Projektierungskosten von 100 Millionen Franken für die Durchmesserlinie in den nächsten Bahn-Ausbau schritt aufgenommen. Trotzdem gilt die geplante Fertigstellung des Projekts, das rund 3 Milliarden Franken kostet, bis ins Jahr 2040 als äusserst ehrgeizig.

Entscheidend vorangetrieben haben das Projekt Jacques Herzog und Pierre de Meuron. Nicht zuletzt verliehen ihre Visualisierungen von Stationen dem Projekt ein Gesicht. (bwi)

Sie sprachen die Zersiedelung an: Künftig könnte man von Sissach, Liestal oder Dornach direkt zur Schiffflände fahren. Viele sagen sich dann wohl: «Hey, ich kann ja aufs Land ziehen, in ein Einfamilienhaus, und trotzdem rasch am Kleinbasler Rheinufer grillieren gehen!»

Es wird immer Menschen geben, die lieber ausserhalb der Stadt leben wollen. Und die Schweizer Bevölkerung wird allen Prognosen nach weiter wachsen. Wir müssen uns deshalb fragen: Wie wickeln wir das ab? Ich zitiere nochmals das Raumplanungsgesetz: Das Wachstum soll zum einen als Verdichtung nach innen stattfinden, zum ändern in den Talachsen, entlang der Stränge des öffentlichen Verkehrs. Die S-Bahn muss attraktiv sein, und das ist sie nur, wenn sie auch ins Zentrum fährt.

Die Innenstadt ist zumindest mit dem Tram heute überversorgt. Die Achse Barfüsserplatz-Schiffflände ist überlastet, zu Hauptverkehrszeiten gibt's oft Staus, Stichwort «grüne Wand».

Ja, das ist furchtbar. Die Ausbauten des Tramnetzes sehen Entflechtungen vor, etwa mit der Linie über den Petersgraben. Wie gesagt: Das Herzstück ist nur eine Massnahme. Und es wird die Situation in der Innenstadt auch entschärfen helfen: Wer heute mit dem ÖV ins Zentrum gelangen will, muss fast notgedrungen das Tram nehmen. Trams sind aber eigentlich für die Feinverteilung zuständig. Künftig könnte man mit der S-Bahn in die Innenstadt fahren, das würde das Tramnetz entlasten.

Zwei Wachstumspole erreicht das Herzstück nicht: den Roche-Campus und den Allschwiler Bachgraben.

In beiden Fällen, Roche und Bachgraben, reden wir von mehreren tausend Arbeitsplätzen, die dringend noch besser zu erschliessen sind. Das Herzstück kann nicht alles abdecken. Aber es wird neue S-Bahn-Stationen geben, unabhängig vom Herzstück: Solitude und Morgartenring. Beim Morgartenring hält das 6er-Tram nach Allschwil. Es sind auch zwei neue Tramerschliessungen für Allschwil vorgesehen: die 8er-Verlängerung und das geplante Tram Bachgraben.

Wenn im jetzigen Stadium das Herzstück in Frage gestellt wird: Schlägt Ihnen das auf den Magen?

In einer Demokratie muss man überzeugen, und wir haben die besten Argumente – davon bin ich überzeugt. Trotzdem: Jahrelang wurden Varianten durchgespielt. Irgendwann kamen alle Player zu einem Konsens. Das war nicht einfach, gerade in unserer politisch fragmentierten Region. Wenn jemand alles wieder über den Haufen werfen will, denkt man sich schon: Gopferdeckel, muss das wirklich sein?