

Print



bz Basel

Freitag, 17. Februar 2023

Wie weiter mit dem Herzstück

Eine einzige unterirdische Verbindung zwischen Basel SBB und dem Badischen Bahnhof bleibt noch übrig.

Peter Schenk

«In den nächsten 20 bis 30 Jahren werden wir am Bahnhof SBB nicht aufhören zu bauen», sagte Thomas Staffelbach, SBB Gesamtkoordinator Basel, am Mittwochabend an der gut besuchten Veranstaltung «Herzstück Basel – wie weiter?». Die Veranstalter Regio Basiliensis, die Vereinigung für eine Starke Region Basel/Nordwestschweiz und der Verein Pro Herzstück möchten die nächsten Ausbauschritte für den Bahnknoten Basel ohne weitere Verzögerung beginnen.

Bei den Vorstudien zur unterirdischen Verbindung zwischen SBB und Badischem Bahnhof gibt es Fortschritte. «Wir haben die Varianten von ursprünglich über 50 auf 14 eingedampft. Ende 2024 soll noch eine übrig bleiben», sagte Staffelbach. Beim Badischen Bahnhof würden die Deutschen klar zu einem Tiefbahnhof tendieren. Hier sollen so das Wiesental und die Hochrheinstrecke direkt angebunden werden.

Beim Bahnhof SBB wird es laut Staffelbach langfristig fünf

Querungen geben und einen Tiefbahnhof mit vier Gleisen. In der Reihenfolge des Ausbaus des Bahnknotens sei man frei. «Es wäre auch möglich, als ersten Schritt den Tiefbahnhof des Bahnhofs SBB mit der neuen Station Mitte zu verbinden.»

2045 sei ein unrealistisches Ziel

Neun Milliarden Franken soll der Ausbau des Bahnknotens kosten – bezahlen soll das der Bund. Da sei es wichtig, auf nationaler Ebene zu überzeugen, hiess es mehrfach. Florian Schreier, Geschäftsführer des VCS beider Basel, plädierte dafür, das Herzstück als Umwelt- und Klimaprojekt zu positionieren, um so eine breite Öffentlichkeit dafür zu gewinnen. Allerdings sprach er sich gegen den Bahnanschluss des Euro-Airports aus.

Bis der Ausbau fertig ist, wird es dauern. SBB-Vertreter Staffelbach betonte, dass dies nicht in einem grossen «Big Bang» vorstattengehen würde. 2045 als Umsetzungsziel bezeichnete er als «völlig unrealistisch».

TV

B Telebasel News

Donnerstag, 16. Februar 2023

Region kämpft für Herzstück

Beitrag bei Telebasel News ab Minute 4:46 bis 7:35.



Radio



Sonntag, 19. Februar 2023

Die regionale Politwoche für dich zusammengefasst

Beitrag bei Radio X über die Veranstaltung «Herzstück Basel – wie weiter?» ab Minute 3:20 bis 4:15.



Das Podium an der Veranstaltung «Herzstück Basel – wie weiter?»

Jeweils am Sonntag fassen wir für dich zusammen, was in der vergangenen Woche politisch in der Region wichtig war. Diese Woche unter anderem: Panne bei den Landratswahlen, letzte Gelder für Basler Ballettschule und der Landrat stimmt dem Defizit-Beitrag an das Schwingfest zu.

Online



Donnerstag, 16. Februar 2023, von Pascal Kamber

Region Basel soll als Einheit die Weichen für ihr Herzstück stellen

Basel soll endlich ein «echtes» S-Bahn-Netz erhalten. Um den Ausbau des Knotenpunkts mit Durchmesserlinien voranzutreiben, ist nun Lobby-Arbeit gefragt. Denn die Zeit drängt.



Bild: Pascal Kamber

Es ist ruhig geworden um das Herzstück Basel. Zu ruhig, finden Regio Basiliensis, die Vereinigung für eine Starke Region Basel/Nordwestschweiz und Pro Herzstück. Anlässlich einer Podiumsdiskussion im Memox-World in Basel untermauerten die Vereine, dass die nächsten Ausbauschritte für den Bahnknoten Basel ohne weitere Verzögerung in Angriff genommen werden. 2026 will der Bundesrat nämlich seine Botschaft zum nächsten Ausbauschritt der Eisenbahninfrastruktur vorlegen.

In diesem soll auch das trinationale S-Bahn-Netz Basel Unterschlupf finden. Mit einer unterirdischen Durchmesserlinie zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof – dem sogenannten Herzstück – soll das Angebot im öffentlichen Verkehr für die Region massiv ausgebaut werden.

Es braucht Platz für die Stadt Bern

Mit dem Projekt würde auch der prognostizierten Verkehrszunahme Rechnung getragen. «Auf uns kommt ein grosses Wachstum zu», sagte die Basler Regierungsrätin Esther Keller an der Podiumsdiskussion. Das erfordere eine Investition in die Bahninfrastruktur. Denn, so Keller: «Wir stossen mit unseren Bahnhöfen an die Grenzen.»

Ihr pflichtete Sebastian Deininger bei. Der Leiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt bei der Handelskammer beider Basel betonte zwar, dass die Stadt schon jetzt gut erreichbar sei. Trotzdem komme man nicht um eine Alternative herum. «Bis 2040 werden rund 140'000 Personen zusätzlich im Dreiland leben. Das entspricht in etwa der Grösse der Stadt Bern», sagte er.

Wer sich frühmorgens mit dem Zug auf den Weg in die Stadt macht, weiss aus eigener Erfahrung, dass die Bedingungen jetzt schon ziemlich mühsam sein können. «Wenn ich am Morgen die überfüllten Perrons und verstopften Strassen sehe, denke ich: Eigentlich sind wir schon zu spät», meinte Kaiseraugsts Gemeindepräsidentin Françoise Moser.

Neben den Vorteilen für die Bevölkerung und die Wirtschaft brachte Florian Schreier, Geschäftsführer VCS beider Basel, einen weiteren Aspekt ins Spiel: «Die S-Bahn mit dem Herzstück ist eine substanzielle Chance, die Verlagerung vom Auto auf die Schiene voranzutreiben», sagte er.

Patrick Leypoldt, Geschäftsführer von Agglo Basel, hofft derweil, dass eine trinationale S-Bahn Angebote schafft zwischen den Tälern und zwischen den Grenzregionen. Deshalb pocht er vehement auf die Umsetzung des Grossprojekts. «Das Herzstück ist dabei Mittel zum Zweck», sagte er.

In kleinen Schritten zum grossen Ziel

Die Kosten für das ausgebaute Basler S-Bahn-Netz belaufen sich auf rund 9 Milliarden Franken. Diese würde der Bund vollumfänglich über seinen Fonds zur «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» übernehmen. Jedoch wollen auch andere Orte an diesen Honigtopf. Die Stadt Luzern beispielsweise träumt ebenfalls von einem Tiefbahnhof. «2026 wartet eine riesige Konkurrenz. Deshalb ist es für Basel wichtig, einen kräftigen Schritt zu machen», erklärte Thomas Staffelbach, SBB-Gesamtkoordinator für Basel.

Sein Rezept klingt einfach: Man müsse das Konzept als Geschichte erzählen. «Ein ausgebauter Bahnknoten mit Herzstück ist das Zielbild. Bis dahin gilt es, Kapitel für Kapitel zu nehmen», sagte Staffelbach. Diesen Weg hat die Region bereits eingeschlagen: Bis Ende 2025 wird der Bahnhof Liestal für die Zukunft fit gemacht und im Lauental entsteht zwischen Grellingen und Duggingen ein vier Kilometer langer Doppelspurabschnitt.

Damit die Geschichte ihr Happy-End erhält, sind nun die Nordwestschweizer Vertreterinnen und Vertreter im Bundeshaus gefordert. «Die Region muss als Einheit zusammenstehen und lobbyieren, um bereit zu sein, wenn in Bern die entscheidenden Beschlüsse gefasst werden», sagte Sebastian Deininger.

Wie viel auf dem Spiel stehe, verdeutlichte Esther Keller zum Abschluss der Gesprächsrunde: «Wir haben eine Verpflichtung gegenüber den kommenden Generationen, damit diese nicht im Verkehr ersticken», sagte sie, «umso wichtiger ist es, dass wir jetzt vorwärts machen».

Die Oberbadische

Donnerstag, 16. Februar 2023, von Michael Werndorff

Weichen fürs Herzstück stellen

Die Regio Basiliensis, die Vereinigung für eine Starke Region Basel/Nordwestschweiz und der Verein Pro Herzstück fordern, dass die nächsten Ausbauschritte für den Bahnknoten Basel ohne weitere Verzögerung in Angriff genommen werden.



Foto: Michael Werndorff

Das Herzstück Basel, also die unterirdische Durchmesserlinie zwischen Basel SBB und dem Badischen Bahnhof, sei dabei das zentrale und zukunftsweisende

Infrastrukturprojekt für die Dreiländerregion, erklärten die Akteure anlässlich einer Podiumsdiskussion am Mittwochabend, die eine wesentliche Botschaft hatte: Die Weichen müssen jetzt gestellt werden, damit der Bundesrat in Bern beim nächsten Ausbausschritt der Eisenbahninfrastruktur im Jahr 2026 das Großprojekt finanziell berücksichtigt.

Intensive Lobbyarbeit

Hierzu ist eine intensive Lobbyarbeit vonnöten, wie im Rahmen der Gesprächsrunde deutlich wurde. Ziel ist es, mit dem Herzstück das Angebot im ÖPNV massiv auszubauen und der prognostizierten Verkehrszunahme Rechnung zu tragen, wie Esther Keller, Vorsteherin des Basler Bau- und Verkehrsdepartements, darlegte. Ihr Appell: „Wir haben eine Verpflichtung gegenüber den kommenden Generationen, damit diese nicht im Verkehr ersticken.“ Klar sei, dass die Bahnhöfe jetzt schon an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen und dringender Handlungsbedarf bestehe. Das absehbare Wachstum erfordere Investitionen in die Bahninfrastruktur.

Wichtig für die Wirtschaft

In der Runde herrschte Einigkeit: Der Wirtschaftsstandort brauche eine funktionierende S-Bahn, sagte Sebastian Deininger, Leiter Verkehr, Raumplanung, Energie und Umwelt bei der Handelskammer beider Basel. Zwar sei Basel per Schiene jetzt schon gut erreichbar, trotzdem komme man nicht um eine Alternative herum, warb er für eine ambitionierte Planung mit dem Herzstück und einem Tiefbahnhof Basel SBB. Dass die deutschen Partner auch einen Tiefbahnhof beim Badischen Bahnhof bevorzugen, ergänzte Thomas Staffelbach, SBB-Gesamtkoordinator für Basel. Eigentlich sei man mit dem Vorhaben, das ÖPNV-Angebot auszubauen, in Verzug, monierte Kaiseraugsts Gemeindepräsidentin Françoise Moser angesichts überfüllter Bahnsteige und verstopfter Straßen. Sie mahnte an, Trassen im Fricktal unterirdisch zu verlegen und in der Bevölkerung für Verständnis für das nicht unumstrittene Großprojekt zu werben.

Zahlreiche Vorteile

Florian Schreier, Geschäftsführer VCS beider Basel, brachte neben Vorteilen für die Wirtschaft und Bevölkerung einen weiteren Aspekt ins Spiel: Für ihn stelle die S-Bahn mit dem Herzstück eine große Chance dar, mehr Kapazitäten auf der Schiene zu schaffen und die Verlagerung vom Auto auf die Bahn voranzutreiben.

Kritik am EAP-Anschluss

Derweil erteilte er dem geplanten Bahnanschluss des EuroAirports eine deutliche Absage: Das würde nur zu steigenden Passagierzahlen und mehr CO₂-Ausstoß führen, was mit den Klimaschutzzielen nicht vereinbar sei. Diese Ansicht fand keine Unterstützer. Kein Anschluss würde weniger Bahnkunden bedeuten, erwiderte Patrick Leypoldt, Geschäftsführer von Agglo Basel, der vehement auf die Umsetzung des auf neun Milliarden Franken geschätzten Projekts pocht. Der Ausbau sei die einzige Möglichkeit eine trinationale S-Bahn zu bekommen. „Das Herzstück ist dabei Mittel zum Zweck.

Bund würde Kosten tragen

Die neun Millionen Franken für den Ausbau des Basler S-Bahn-Netzes würde der Bund übernehmen, sagte Keller auf Nachfrage. Allerdings befindet sich Basel im Wettstreit mit anderen Schweizer Regionen, die ebenfalls mit ihren Projekten im nächsten

Ausbauschnitt berücksichtigt werden wollen. So liebäugelt die Stadt Luzern ebenfalls mit einem Tiefbahnhof.

Damit die Basler Botschaft in Bern ankommt, müssten nicht nur strategische Partnerschaften geschlossen werden und die Region als Einheit zusammenstehen. Laut Stafelbach sollte das Konzept als Geschichte erzählt werden mit einem ausgebauten Bahnknoten samt Herzstück als Zielbild. Bis dahin will man etappenweise vorgehen. Den richtigen Weg habe man bereits eingeschlagen, verwies er auf bereits laufende Baumaßnahmen wie in Liestal und den Vierspur-Ausbau im Laufental.

Die Oberbadische

Dienstag, 21.02.2023, von Michael Werndorff

Basel

Für eine direkte Anbindung

Volle Bahnsteige, Gedränge in Trams, Bussen und S-Bahn-Zügen zu Stoßzeiten sowie Handlungsbedarf bei der Anbindung von Entwicklungsräumen im Dreiland: Schon jetzt stößt das S-Bahn-Netz an seine Grenzen. Erklärtes Ziel ist, dieses fit für die Zukunft zu machen, da mit weiter steigender Nachfrage gerechnet wird.



Mit dem Herzstück soll eine unterirdische Verbindung zwischen Bahnhof Basel SBB und dem Badischen Bahnhof entstehen. Foto: Michael Werndorff

Zentrale Rolle

Dabei spielt das Herzstück in Basel eine zentrale Rolle: Die unterirdische Durchmesserlinie zwischen Basel SBB, St. Johann und Badischem Bahnhof soll dereinst ein trinationales S-Bahn-Netz samt Taktverdichtungen und kürzeren Fahrzeiten ermöglichen. Für viele Reisende soll dann auch das Umsteigen in Basel SBB und Badischem Bahnhof entfallen, da diese meist als Sackbahnhöfe genutzt werden. Mit der geplanten Anbindung des EuroAirports an das Schienennetz können so zum Beispiel Reisende aus Deutschland, dem Elsass, dem Laufental, dem Oberbaselbiet oder dem Fricktal künftig im Viertelstundentakt ohne lästiges Umsteigen zum Flughafen fahren.

Das ist allerdings alles noch Zukunftsmusik, wie dieser Tage im Rahmen einer Podiumsdiskussion deutlich wurde (wir berichteten). Dabei lautete die Botschaft der Akteure, dass die nächsten Ausbauschritte für den Bahnknoten Basel ohne weitere Verzögerung in Angriff genommen werden sollen. „Das Herzstück ist dabei das zentrale und zukunftsweisende Infrastrukturprojekt für die Dreiländerregion.“ Die Weichen müssten jetzt gestellt werden, damit der Bundesrat in Bern beim nächsten Ausbauschritt der Eisenbahninfrastruktur im Jahr 2026 das Großprojekt finanziell berücksichtigt.

Fortschritte gemacht

Doch mit der Realisierung dürfte es nichts vor dem Jahr 2050 werden, wie weiter zu erfahren war. Immerhin gibt es Fortschritte bei den Vorstudien zur unterirdischen Verbindung zwischen SBB und Badischem Bahnhof, wie Thomas Staffelbach, SBB Gesamtkoordinator Basel, erklärte. „Wir haben die Varianten von ursprünglich über 50 auf 14 eingedampft. Ende 2024 soll noch eine übrig bleiben.“

Kapazitäten schaffen

Zudem zeichnet sich laut Staffelbach ab, dass die deutsche Seite für den Badischen Bahnhof einen Tiefbahnhof vorsieht. So sollen die Hochrheinstrecke sowie das Wiesental direkt angebunden werden. Zusammen mit dem geplanten Tiefbahnhof am Bahnhof Basel SBB und neuen Halten wie Basel Mitte an der Schiffflände und eventuell im Klybeck-Quartier sollen oberirdisch mehr Kapazitäten freierwerden. Das Herzstück sei die einzige Lösung, um die Verkehrsnetze auf ein Kapazitätsniveau zu bringen, das in Zukunft gebraucht werde, sagte Marco Galli, BS-Koordinator Bahnknoten Basel im Rahmen eines Referats zum Sachstand des insgesamt neun Millionen Franken teuren Großprojekts, für das der Bund aufkommen wird, sollte er das Vorhaben in den nächsten Bahn-Ausbauschritt aufnehmen.

20 bis 30 Jahre

Staffelbach kündigte an, in den nächsten 20 bis 30 Jahren am Bahnhof SBB nicht mit dem Bauen aufzuhören: Langfristig sollen dort fünf Querungen entstehen und ein Tiefbahnhof mit vier Gleisen. In der Reihenfolge des Ausbaus des Bahnknotens sei man frei. „Es wäre auch möglich, als ersten Schritt den Tiefbahnhof des Bahnhofs SBB mit der neuen Station Mitte zu verbinden“, erklärte Staffelbach.

Viele Baustellen

Derzeit und in naher Zukunft läuft viel rund um das Bahnnetz der Region: Die SBB realisiert bis zum Jahr 2025 die Infrastrukturen für den S-Bahn-Viertelstundentakt zwischen Liestal und Basel SBB und baut die Kapazitäten am Bahnhof Basel SBB aus. In einem weiteren Zeitraum bis etwa 2035 führen die Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen im Dreiland zahlreiche weitere Projekte aus, unter anderem den Doppelspurausbau im Laufental, die neue Haltestelle Basel Solitude, die Bahnanbindung EuroAirport und den Ausbau der Rheintal-, Wiesental- und Hochrheinbahn.

Das Parlament hat bereits 2019 die Projektierungsmittel von 100 Millionen Franken für das Herzstück im Rahmen des Ausbaus Schritts 2035 des Bundes beschlossen. „Ich bin überzeugt: Die Frage ist nicht, ob, sondern nur noch, wann das Herzstück kommt“, erklärte Esther Keller, Vorsteherin des Basler Bau- und Verkehrsdepartements.

Die grösste Wochenzeitung im Fricktal

fricktal.info

Donnerstag, 16. Februar 2023

Herzstück Regio-S-Bahn: Die Regio Basiliensis will die nächsten Ausbauschritte in Angriff nehmen

Die Regio Basiliensis, die Vereinigung für eine Starke Region Basel/Nordwestschweiz und der Verein Pro Herzstück fordern, dass die nächsten Ausbauschritte für den Bahnknoten Basel ohne weitere Verzögerung in Angriff genommen werden. Das Herzstück Basel ist dabei das zentrale und zukunftsweisende Infrastrukturprojekt für die Dreiländerregion, schreiben die drei Organisationen in einer gemeinsamen Medienmitteilung.

«Das Herzstück Regio-S-Bahn erhöht die Effizienz im S-Bahn-System und ist das zentrale Vorhaben zur Vernetzung der nationalen Bahnnetze der Region Basel. Seine Realisierung ist die Voraussetzung dafür, dass die heute untereinander nur unzulänglich verbundenen Regionalverkehrslinien in der Nordwestschweiz, in Südbaden und im Elsass zusammenwachsen und zu einem echten S-Bahnnetz mit Durchmesserlinien werden. Das Herzstück nützt Bevölkerung und Wirtschaft im Dreiland und trägt zu einer gesunden Entwicklung der Lebens-, Arbeits- und Wirtschaftsräume unserer Region bei. Es sichert die gute Erschliessung von Entwicklungsräumen als entscheidender Standortvorteil im Wettbewerb mit anderen Metropolitanräumen. Die dadurch erzielte Entflechtung von Regionalverkehr, Fern-, sowie Güterverkehr im stark belasteten Bahnknoten Basel ist von gesamtschweizerischem Nutzen.»

Die Regio Basiliensis, die Vereinigung für eine Starke Region Basel/Nordwestschweiz und der Verein Pro Herzstück forderten gestern anlässlich einer öffentlichen Veranstaltung, dass die nächsten Ausbauschritte für den Bahnknoten Basel ohne weitere Verzögerung in Angriff genommen werden.

«2026 will der Bundesrat seine Botschaft zum nächsten Ausbauschritt der Eisenbahninfrastruktur im Rahmen des «Strategischen Entwicklungsprogramms» (STEP) vorlegen. Entsprechend braucht es zeitnah eine Verständigung über die nächsten Ausbauschritte und die entsprechenden Infrastrukturprojekte im Bahnknoten Basel», schreiben die drei Organisationen abschliessend.

— Internetzeitung —
REGIOTRENDS

Donnerstag, 16. Februar 2023

Nächste Ausbauschritte für Bahnknoten Basel sollen ohne weitere Verzögerung in Angriff genommen werden – Herzstück Basel ist zentrales und zukunftsweisendes Infrastrukturprojekt für Dreiländerregion



Foto: Regio Basiliensis

Die Regio Basiliensis, die Vereinigung für eine Starke Region Basel/Nordwestschweiz und der Verein Pro Herzstück fordern, dass die nächsten Ausbauschritte für den Bahnknoten Basel ohne weitere Verzögerung in

Angriff genommen werden. Das Herzstück Basel ist dabei das zentrale und zukunftsweisende Infrastrukturprojekt für die Dreiländerregion.

Das Herzstück Regio-S-Bahn erhöht die Effizienz im S-Bahn-System und ist das zentrale Vorhaben zur Vernetzung der nationalen Bahnnetze der Region Basel. Seine Realisierung ist die Voraussetzung dafür, dass die heute untereinander nur unzulänglich verbundenen Regionalverkehrslinien in der Nordwestschweiz, in Südbaden und im Elsass zusammenwachsen und zu einem echten S-Bahnnetz mit Durchmesserlinien werden. Das Herzstück nützt Bevölkerung und Wirtschaft im Dreiland und trägt zu einer gesunden Entwicklung der Lebens-, Arbeits- und Wirtschaftsräume unserer Region bei. Es sichert die gute Erschliessung von Entwicklungsräumen als entscheidender Standortvorteil im Wettbewerb mit anderen Metropolitanräumen. Die dadurch erzielte Entflechtung von Regionalverkehr, Fern-, sowie Güterverkehr im stark belasteten Bahnknoten Basel ist von gesamtschweizerischem Nutzen.

Die Regio Basiliensis, die Vereinigung für eine Starke Region Basel/Nordwestschweiz und der Verein Pro Herzstück fordern anlässlich einer öffentlichen Veranstaltung zum Herzstück am 15. Februar 2023 in Basel, dass die nächsten Ausbauschritte für den Bahnknoten Basel ohne weitere Verzögerung in Angriff genommen werden.

2026 will der Bundesrat seine Botschaft zum nächsten Ausbauschritt der Eisenbahninfrastruktur im Rahmen des «Strategischen Entwicklungsprogramms» (STEP) vorlegen. Entsprechend braucht es zeitnah eine Verständigung über die nächsten Ausbauschritte und die entsprechenden Infrastrukturprojekte im Bahnknoten Basel.

(Presseinfo: Regio Basiliensis, 15.02.2023)

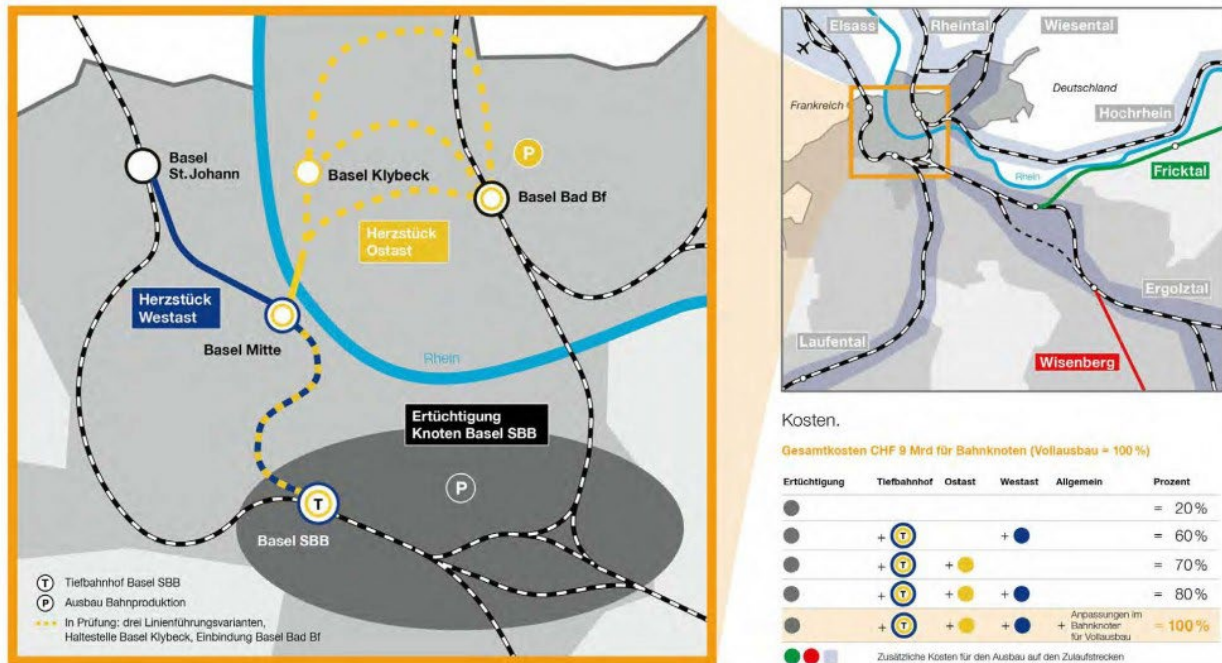


Mittwoch, 22. März 2023, von Mathieu Noyer

REGION BASEL

Welchen Zug darf das Herzstück nicht verpassen?

Die sehr teure, aber als notwendig erachtete Durchmesserlinie der Agglomeration Basel muss ihre Aufnahme in das Rahmenprogramm für die Verkehrsinfrastruktur der Schweiz von 2026 erreichen. Doch es gilt bereits jetzt, keine Zeit zu verlieren, so die Befürworter.



Das Herzstück zur Durchquerung von Basel ist als Glied eines größeren grenzüberschreitenden Schienennetzes konzipiert. © SBB

Das «*Projekt einer Generation*» schreitet langsam aber sicher voran. Der Bau einer unterirdischen Eisenbahnverbindung zur Durchquerung der Agglomeration Basel, das so genannte «Herzstück», stößt bei seiner Definition bislang auf keine größeren Hindernisse. So die ermutigende Zwischenbilanz, die die Befürworter Mitte Februar auf einer von den Vereinen Region Basiliens, Starke Region Basel und Pro Herzstück initiierten Veranstaltung zu dem Projekt gezogen haben. Teilgenommen haben vor allem öffentliche und private Entscheidungsträger.

Der Bund hat seit 2018 systematisch die verschiedenen Etappen eines allgemeineren Infrastrukturentwicklungsplans für den Bahnknotenpunkt Basel genehmigt, die letzte im vergangenen Jahr, während eine vom Bund in Auftrag gegebene umfassende Studie im Wert von fast 100 Millionen Schweizer Franken seit Anfang 2022 bis 2024 an detaillierten Vorschlägen arbeitet, in erster Linie an den Trassenvarianten. Von ursprünglich 50 geplanten Varianten sind 14 übrig geblieben und am Ende gibt es nur noch eine einzige. Diese Arbeit soll die Elemente für den Schlüsseltermin zum Herzstück liefern: die Aufnahme in die Botschaft 2026 des Bundesrates (Regierung) über den weiteren Ausbau der Bahninfrastruktur, nämlich das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP). Dann in die Botschaft 2030, in der Hoffnung, die Arbeiten könnten in dem dann beginnenden Jahrzehnt beginnen.

Im Falle einer Aufnahme könnte das Projekt von einer vollständigen Übernahme der beträchtlichen Kosten durch den Staat profitieren: Sie werden auf 1,8

Milliarden Schweizer Franken geschätzt, im Vergleich zu den 1,4 Milliarden, die derzeit für die verschiedenen Eisenbahnbaustellen in der Agglomeration Basel aufgewendet werden.

Kommunikation mit der Bevölkerung

Die Studien werden also 2023 voranschreiten, aber es wird für die Befürworter nicht darum gehen, die Hände in den Schoß zu legen.



Esther Keller, Regierungsrätin Basel-Stadt, Vorsteherin Bau- und Verkehrsdepartement. © Kanton Basel-Stadt

«Wir müssen eine transparente Kommunikation aufbauen, damit die Bevölkerung hinter dem Projekt steht», sagte Esther Keller, Regierungsrätin Basel-Stadt, Vorsteherin Bau- und Verkehrsdepartement während des Treffens.

Die Befürworter befürchten, dass Bürger Einspruch gegen diesen Betontunnel einlegen und damit schnell in der Lage sind, Projekte im Schweizer Verfahren der partizipativen Demokratie zu bremsen oder gar zu annullieren.

Zwei Hauptargumente werden hervorgehoben. Erstens die Aufrechterhaltung der wirtschaftlichen Wettbewerbsfähigkeit, die durch eine zusätzliche Überlastung des ohnehin schon dichten Verkehrs in Basel und Umgebung beeinträchtigt werden könnte.



Sebastian Deininger, Leiter Verkehr bei der HKBB (Handelskammer beider Basel).
© HKBB

«Aktuell bleibt die Erreichbarkeit in Ordnung, aber mit dem erwarteten Bevölkerungswachstum in den nächsten Jahren ist nicht sicher, dass dies immer so bleiben wird. Und wenn wir gemeinsam voranschreiten, können wir Bern überzeugen. Umgekehrt wird es problematisch, wenn mit zwei verschiedenen Sprachen gesprochen wird», so Sebastian Deininger, Leiter Verkehr bei der HKBB (Handelskammer beider Basel).

Eine grenzüberschreitende S-Bahn umfassender anstreben

Darüber hinaus muss diese Infrastruktur als Glied einer größeren, grenzüberschreitenden Kette zu den Nachbargebieten in Frankreich und Deutschland betrachtet werden, deren Einwohner in großer Zahl (100.000) nach Basel zur Arbeit kommen. Und das meist mit dem Auto: 90 % der Fahrten von französischen Grenzgängern zwischen Wohnort und Arbeitsplatz erfolgen auf der Straße.



Patrick Leypoldt, Geschäftsführer des Vereins AggloBasel. © AggloBasel

«Ich plädiere natürlich für das Herzstück, aber man darf diesen Tunnel nicht als Endziel sehen, sondern als Mittel zur Verwirklichung von etwas Größerem: einer grenzüberschreitenden S-Bahn», betonte Patrick Leypoldt, Geschäftsführer des Vereins AggloBasel.

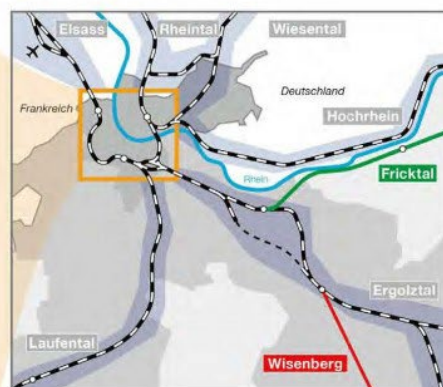
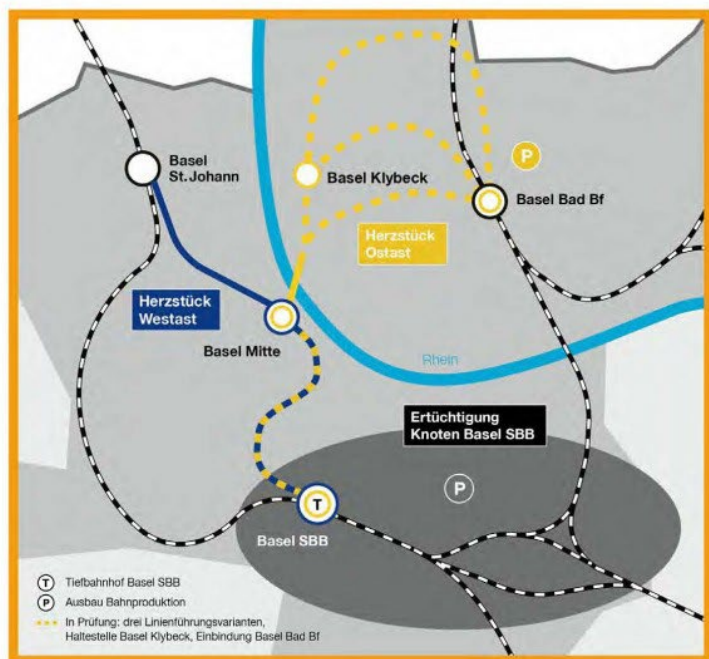
Daher ist es für die Basler Akteure von Interesse, ihre grenzüberschreitenden Nachbarn in ihr Vorgehen einzubeziehen: die lokalen Gebietskörperschaften, SNCF Réseau, den Betreiber des Bahnnetzes, usw. *«Unsere Grenzlage erschwert die Zusammenstellung der Dossiers im Vergleich zu anderen Kantonen in der Schweiz, da wir die Zustimmung der französischen und deutschen Partner einholen müssen», sagt Esther Keller. «Aber wenn wir diese Zustimmung einmal erhalten haben, bedeutet es einen echten Vorteil».*

Mercredi, 22 mars 2023, par Mathieu Noyer

RÉGION DE BÂLE

Quel train le Herzstück ne devra pas rater ?

La très coûteuse, mais jugée nécessaire, traversée ferroviaire de l'agglomération de Bâle devra obtenir son inscription dans le programme-cadre des infrastructures de transport de Suisse de 2026. Mais il n'y a déjà pas de temps à perdre, estiment ses promoteurs.



Kosten.

Gesamtkosten CHF 9 Mrd für Bahnknoten (Vollausbau = 100 %)

Ertüchtigung	Tiefbahnhof	Ostast	Westast	Allgemein	Prozent
●					= 20 %
●	●				= 60 %
●	●	●			= 70 %
●	●	●	●		= 80 %
●	●	●	●	●	= 100 %

Anpassungen im Bahnknoten für Vollausbau

Zusätzliche Kosten für den Ausbau auf den Zulaufstrecken

Le Herzstück de traversée de Bâle est conçu comme le maillon d'un réseau ferroviaire trans-frontalier plus large. © SBB

Le « *projet d'une génération* » avance, doucement mais sûrement. La construction d'une liaison ferroviaire souterraine de traversée de l'agglomération de Bâle, le « *Herzstück* », ne rencontre pour l'instant pas d'entraves majeures dans sa définition. Les participants à une réunion d'étape sur le projet, mi-février à l'initiative des associations Region Basiliens, Starke Region Basel et Pro Herzstück,

regroupant essentiellement des décideurs publics et privés, a permis de dresser un constat encourageant.

Le gouvernement fédéral (Bund) a systématiquement approuvé les différentes étapes d'un plan plus général de développement des infrastructures pour le noeud ferroviaire (*Bahnknotenpunkt Basel*) depuis 2018 jusqu'à l'an dernier. Commandée par l'Etat fédéral début 2022 pour un coût de près de 100 millions de francs suisses, une nouvelle étude exhaustive planchera jusqu'en 2024 sur des propositions détaillées. Sur 50 variantes envisagées au départ, il en reste 14, et au final, une seule. Ce travail doit apporter les éléments pour le rendez-vous clé du Herzstück : son inscription dans le message en 2026 du Conseil fédéral (gouvernement) sur la suite de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, pour le « *Prodes* » : Programme du développement stratégique. S'il est repris dans le Prodes de 2023, les travaux pourraient démarrer durant cette décennie.

En cas d'inscription, le projet pourrait bénéficier d'une prise en charge intégrale par l'Etat pour une somme assez colossale estimée à 1,8 milliard de francs suisses. A titre de comparaison, 1,4 milliard de francs suisses sont actuellement engagés sur les différents chantiers ferroviaires cumulés de l'agglomération bâloise.

Communiquer avec la population

Les études avanceront donc en 2023 mais il ne s'agira pas pour les pro-Herzstück de rester les bras croisés.



Esther Keller, élue du canton de Bâle-ville en charge de la construction et des transports. © Kanton Basel-Stadt

« Nous devons mettre en place une communication, transparente, pour l'appropriation du projet par la population », a déclaré lors de la réunion Esther Keller, l'élue du canton de Bâle-ville en charge de la construction et des transports.

La crainte des partisans tient en effet à l'émergence d'oppositions citoyennes à ce tunnel en béton. La procédure de démocratie participative suisse pourrait freiner, voire annuler le projet.

Les opposants brandissent principalement deux arguments : d'abord, celui de la compétitivité économique, qui pourrait être contrarié par un engorgement supplémentaire du trafic déjà bien dense dans Bâle et ses environs.



Sebastian Deininger, directeur des transports à la CCI de Bâle. © HKBB

« Pour l'instant, l'accessibilité reste correcte, mais avec la croissance démographique et économique prévue ces prochaines années, il n'est pas sûr qu'il en soit toujours ainsi. Et si on avance de façon collective, nous pourrions convaincre Berne. A l'inverse, s'il y a deux sons de cloche différents, ce sera problématique », estime Sebastian Deininger, directeur des transports à la CCI de Bâle (Handelskammer beider Basel, HKBB).

Vers un RER transfrontalier

Par ailleurs, cette infrastructure doit être considérée comme un maillon d'une chaîne plus large, transfrontalière, vers les territoires voisins de France et d'Allemagne dont les résidents viennent travailler en masse à Bâle (100 000)...et le plus souvent en voiture : 90 % des déplacements domicile-travail de frontaliers française s'effectue par la route.



Patrick Leypoldt, directeur de l'association AggloBasel. © AggloBasel

« Je plaide bien sûr pour le Herzstück, mais il ne faut pas voir ce tunnel comme un but ultime : c'est un moyen pour réaliser quelque chose de plus large : un RER transfrontalier », a souligné Patrick Leypoldt, directeur de l'association AggloBasel.

D'où l'intérêt pour les acteurs bâlois d'intégrer dans leurs démarches leurs voisins transfrontaliers : les collectivités locales ou encore SNCF Réseau le gestionnaire du réseau ferroviaire. *« Notre position frontalière complique le montage des dossiers par rapport à d'autres cantons en Suisse, puisque nous devons obtenir l'accord des partenaires français et allemand », relève Esther Keller. « Mais une fois celui-ci obtenu, cela devient un vrai atout ».*

Weitere Links :

Badische Zeitung vom Freitag, 17. Februar 2023 «[Regionale Akteure fordern Ausbau des Bahnknotens](#)»