

Mittwoch, 20. Dezember 2023
von Mathieu Noyer

RÉGION DE BÂLE

Der grenzüberschreitende Verkehr in der Basler Region entwickelt sich weiter

In den letzten Wochen wurden in Basel und seiner trinationalen Umgebung mehrere Straßen-, Schienen- und Wasserstraßenprojekte vorangetrieben. Die Fortschritte sind teuer aber entsprechen dem Tempo der Schweizer Planung.



© J. Kaufmann.

Wird der Rheintunnel die Staus in der Basler Region mindern? Im November letzten Jahres wurde das politisch-wirtschaftliche Projekt durch einen Bericht des Bundesamts für Straßenwesen bestätigt. Die Errichtung dieses insgesamt rund 9,7 km langen unterirdischen Bauwerks würde den Verkehr auf der Osttangente, auf der täglich 140.000 Fahrzeuge verkehren, stark entlasten.



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

"Im Dreiländereck brauchen wir diese zusätzliche Infrastruktur. Die Osttangente brachte bereits Verbesserungen, aber sie ist überlastet und sanierungsbedürftig. Auf der stadtnahen Osttangente werden heute zu 75 bis 80 Prozent Ziel-, Quell- und Binnenverkehr abgewickelt. Der Rest, also 20 bis 25 Prozent des Verkehrs, ist Durchgangsverkehr aus oder in Richtung Frankreich und Deutschland. Genau dieser soll künftig via Rheintunnel geführt werden. Als Folge reduziert sich neben dem Durchgangsverkehr auf der Osttangente auch der Lärm durch den Schwerverkehr, da dieser dann unterirdisch geführt wird", erklärt Sebastian Deininger, Leiter der Abteilung Verkehr bei der Handelskammer beider Basel (HKBB).

Die Kosten des Projekts, das zwischen 2030 und 2040 realisiert werden soll, wurde auf 2,6 Milliarden Schweizer Franken geschätzt. Sie werden vollständig vom Bund übernommen. *"Der Stau in der Schweiz hingegen kostet die Volkswirtschaft jedes Jahr 3 Milliarden CHF"*, vergleichen die Befürworter des Projekts. Diese haben sich seit August letzten Jahres im Komitee "Pro Rheintunnel" zusammengeschlossen, dem 13 Wirtschafts- und Verkehrsverbände, die betroffenen Quartiervereine sowie über 250 Persönlichkeiten aus der Region Basel angehören. Das Projekt wurde von den meisten politischen Parteien in der Region Basel unterstützt, mit Ausnahme der Sozialisten aus der Basel-Stadt.

9 Milliarden Schweizer Franken

Das große Bahnprojekt, die grenzüberschreitende trinationale S-Bahn, besteht seinerseits in der Modernisierung der Infrastruktur und des Verkehrsangebots, um zu einem 5 bis 10-Minuten-Takt im Herzen der Agglomeration Basel und

einem 15-Minuten-Takt an den Rändern zu gelangen. *"Wie der Rheintunnel ist seine Umsetzung von entscheidender Bedeutung, wenn wir verhindern wollen, dass die Agglomeration im Verkehr erstickt, wenn sie ohne zusätzliche Infrastruktur wächst. Die Aussichten für die trinationale Region sehen bis 2040 einen Zuwachs von 140.000 Einwohnern und 90.000 Arbeitsplätzen vor"*, so Deininger.

"Im Vergleich zum vorhandenen Zustand ist der Nachholbedarf beim S-Bahn-System beträchtlich", fährt er fort. Er kann nur in Etappen bis ca. 2045 erreicht werden, da die Gesamtkosten für den Vollausbau des Bahnknotens Basel auf 9 Milliarden CHF geschätzt werden, einschließlich eines unterirdischen Bahnhofs in Basel. Die Handelskammer beider Basel verabschiedete diesen Sommer zusammen mit sämtlichen National- und Ständeräten der beiden Basel eine Resolution, in der sie dazu aufrief, die Aufnahme des Tiefbahnhofs in die Botschaft 2026 des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP), dem Ausbauprogramm des Schweizer Bundes, zu gewährleisten. *"Die Arbeiten am Bahnknoten Basel gehen seitens Bund, SBB und der beiden Basler Kantone engagiert voran. Noch nie waren die Chancen zur Realisierung der trinationalen S-Bahn samt Herzstück so gut wie heute"*, so Deininger.



Patrick Leypoldt, Direktor des Vereins AggloBasel. © AggloBasel.

"Wichtig ist, dass die Vorstudie der trinationalen S-Bahn in Höhe von 100 Millionen Schweizer Franken weiterläuft. Wir erwarten ihre Schlussfolgerungen im nächsten Frühjahr", betont Patrick Leypoldt, Direktor des Vereins AggloBasel.

Trimodales Terminal legt den Grundstein

Auch die Erneuerung der nationalen Exekutive in der Schweiz bringt den Projekten eine gewichtige Verstärkung: Im Bundesrat, der obersten Regierungsinstanz, sitzt seit einigen Tagen der Basler Beat Jans, ein starker Verteidiger der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit.



Beat Jans, starker Verteidiger der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit. © DR.

Was die Binnenschifffahrt betrifft, so legt die im September vom Bundesamt für Verkehr erteilte Genehmigung für das Projekt Gateway Basel Nord den Grundstein für ein effizientes trimodales Angebot. Die gleichnamige Gesellschaft will in den nächsten Jahren ein Terminal bauen, das weiter vom Zentrum entfernt liegt und ein wichtig für ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit ist. Doch der Weg zu dieser Investition von insgesamt 270 Millionen Euro in den beiden Phasen ist noch lang.