

Ein Meilenstein für die Region

Bahnausbau Ständeratskommission verhilft dem Basler Herzstück zum Durchbruch

VON DANIEL BALLMER

Die Freude ist gross beim Basler Bau- und Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels und seiner Baselbieter Amtskollegin Sabine Pegoraro. Die Chancen für das Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel sind nochmals deutlich gestiegen. Einstimmig unterstützt die ständerätliche Verkehrskommission die Ausbaupläne des Bundesrats für das Schweizer Bahnnetz. Gleichzeitig möchte sie das Gesamtpaket aber um einzelne Projekte mit «grossen volkswirtschaftlichem Nutzen» ergänzen.

Das heisst: Auch die rund 120 Millionen Franken für die unverzügliche Projektierung des Basler Herzstücks sollen in den Ausbauschnitt 2035 aufgenommen werden. «Das ist ein Erfolg für die Region», kommentiert der Baselbieter SP-Ständerat Claude Janiak. Immerhin sichere dieser Schritt die lückenlose Planung und Projektierung des Grossprojekts, ist der Kommissionspräsident überzeugt. Unter dem Strich soll der Gesamtkredit um gut 900 Millionen auf 12,8 Milliarden Franken erhöht werden. Finanziert wird er über den Bahninfrastrukturfonds BIF, was die Bundeskasse nicht zusätzlich belastet.

«Damit ist das Herzstück im Ständrat durch, davon bin ich überzeugt», sagt Kommissionspräsident Janiak. Die Kleine Kammer wird in der Frühlingssession über die Vorlage beraten. Auch der Nationalrat werde die Durchmesserlinie kaum mehr aus dem Paket herausnehmen, dafür sei die Projektierung dann doch ein zu kleiner Anteil. Für die Region Basel aber wäre es dennoch ein Durchbruch. Denn in der Vorlage ist klar festgehalten, dass das Herzstück der trinationalen S-Bahn im nächsten Ausbauschnitt realisiert werden soll. Janiak: «Damit besteht eine gewisse Verbindlichkeit.»

«Im Interesse des ganzen Landes»

«Dieser weitsichtige Entscheid der Ständeratskommission ist wegweisend sowohl für den Grossraum Basel als auch für die gesamte Schweiz», finden Wessels und Pegoraro. Es liege im Interesse des ganzen Landes, wenn die zweitwichtigste Wirt-

schaftsregion über eine leistungsfähige Bahninfrastruktur verfüge. Sie sei 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 Ausbauschnitt werde ein «mehrjähriger, volkswirtschaftlich kostspieliger Projektunterbruch» vermieden. Mit dem «klugen Zug» der Ständeratskommission könne das Herzstück zeitnah zur Baureife gebracht werden.

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 eben erst wieder die Entgleisung eines ICE-Zugs in Basel am Sonntagabend (siehe Box unten).

Das Herzstück ist aber noch nicht alles. Denn in dem Paket enthalten sein soll



«Dieser Entscheid ist wegweisend sowohl für den Grossraum Basel als auch für die Schweiz.»

Hans-Peter Wessels Bau- und Verkehrsdirektor Basel-Stadt

auch eine Verdoppelung des Bundesbeitrags zur Finanzierung grenzüberschreitender Massnahmen von 100 auf 200 Millionen Franken. Das betrifft neben der seit langem geplanten Elektrifizierung der Hochrhein-Strecke vor allem auch den Bahnanschluss zum Euro-Airport. Die Verkehrskommission des Ständerats erhofft sich, dass die beiden Projekte dadurch auch in Frankreich und Deutschland Auftrieb erhalten werden.

Über 100 Jahre altes Bahnsystem

Gerade die vorgeschlagene Aufwertung des Herzstücks ist für die Region Basel ein grosser Erfolg. Schon seit Jahren weibelt sie in Bundesbern für das Milliarden-Projekt. «Das war ein langer Prozess, wir sind auf vielen Ebenen immer am Ball geblieben», kommentiert Ständerat Janiak.

Gross war denn auch die Enttäuschung, nachdem der Bundesrat beschlossen hatte, vorerst nur die vor der eigentlichen Projektierung anfallenden Planungskosten

übernehmen zu wollen. Bei der Präsentation der Vorlage hatte die frühere Verkehrsministerin Doris Leuthard argumentiert, der Planungsstand sei ungenügend, das Vorhaben noch zu wenig ausgereift. Es gebe noch viele Fragen zur Verkehrsführung und zur Abstimmung des Projekts auf die Stadtplanung. Der Bedarf sei aber anerkannt.

Ohne Zusage für die Projektierungskosten befürchteten die beiden Kantonsregierungen Verzögerungen bei der Realisierung des für den Ausbau des Bahnknotens Basel zentralen Projekts. Umso grösser ist nun die Freude bei Politik und Wirtschaft. Das Projekt sei enorm wichtig, meldete sich gestern der Basler Gewerbeverband. Auch die Handelskammer betont dessen Bedeutung: Das Bahnsystem der Region sei mehr als 100 Jahre alt, betonte Direktor Martin Dätwyler. «Es trägt der wirtschaftlichen Entwicklung und der steigenden Mobilität in unserer Region in keiner Weise Rechnung.»

ICE-UNFALL

Reparaturen nach Zugentgleisung

Nach der Zugentgleisung vom Sonntagabend in Basel hat die Schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (Sust) die Unfallstelle gestern freigegeben. Darauf sind Instandstellungsarbeiten angelaufen; Züge sollen dort ab heute Mittwoch wieder fahren.

Laut SBB-Medienblog sind wegen des Unfalls mehrere Hundert Meter Gleisanlagen und die Sicherungseinrichtungen zu reparieren. Fachleute von SBB Infrastruktur und DB Netz hätten nach der Freigabe der Unfallstelle die Schäden detailliert analysiert und die Reparaturen abgestimmt.

Auf einem Gleis des gesperrten zweigleisigen Abschnitts zwischen Badischem Bahnhof und Bahnhof SBB sollen ab Mittwochmorgen wieder erste Züge fahren, wie einem Blogbeitrag zu entnehmen ist. Vorher müsse

DB Netz - eine Abteilung der Deutschen Bahn - die ramponierten Sicherungsanlagen repariert haben.

Fernzüge ab Mittwoch früh

Als erstes sollen heute Mittwoch die Fernverkehrszüge zwischen der Schweiz und Deutschland wieder fahrplanmässig verkehren. Wegen der noch beschränkten Kapazität fallen daneben im Regionalverkehr zunächst noch Züge aus - konkret fährt auf jenem Abschnitt nur die S 6 ab Basel SBB nach Zell (D), und auch diese nur stündlich.

Regulär soll der Zugverkehr auf dem Unfallabschnitt erst morgen Donnerstag wieder laufen, wenn auch das zweite Gleis wieder zur Verfügung steht. Die SBB-Medienstelle stellte am Dienstag ein Communiqué zur Wiederaufnahme des Regelbetriebs in Aussicht.

Das Malheur war passiert, als am Sonntag um 20.50 Uhr nach dem Befahren der Eisenbahnbrücke über den Rhein ein ICE aus Berlin nach einer Weiche plötzlich zweigleisig weiterfuhr: der Triebkopf auf dem rechten Gleis und der Rest auf dem linken. Jener Streckenabschnitt liegt direkt neben der viel befahrenen Autobahn A 2 aus Deutschland.

Als der ICE mit rund 240 Passagieren nach über 800 Metern zum Stillstand kam, war der zwischen Lok und Zugrest quer über den Schotter mitgeschleppte erste Wagen nur noch zwanzig Meter von einer Trennwand in einem Tunnel entfernt. Ein SBB-Einsatzleiter sprach am Montag vor den Medien denn auch von viel «Glück im Unglück».

Seit Montag fahren stündlich Shuttlezüge zwischen den beiden Basler

Bahnhöfen, dies mit einer Spitzkehre im nahen Rangierbahnhof. Umsteigepassagiere können neben dem Shuttle auch das kaum langsamere Zweier-Tram durch die Stadt nehmen.

Die meisten Züge, die normalerweise zwischen der Schweiz und Deutschland verkehren, fallen derzeit aus. Einzelne Züge indes lässt die DB ausnahmsweise ohne Halt am Bahnhof SBB nach Italien und Zürich zurückfahren.

Zur Unfallursache machte der Blogbeitrag keine Angaben. Die Sust als unabhängige Bundesstelle sei für diese Untersuchung zuständig. Auf der Sust-Homepage war die Entgleisung am Dienstag noch nicht als neue Untersuchung vermerkt. Die Untersuchung zur letzten Entgleisung in Basel von 2017 (auch ein ICE) ist noch nicht abgeschlossen. (SDA)