



Verkehr Basel-Stadt, Baselland, Solothurn

# Bahn frei für das Herzstück

Nach langem Ringen hat der Bund doch noch 100 Millionen Franken für die Projektierung der neuen Durchmesserlinie freigegeben. Mehrere Strassenprojekte wie der Westring in Basel oder der Sechsspurausbau der A1 im Kanton Solothurn sind auf heftigen Widerstand gestossen.

Von Stefan Gyr

**D**afür hatte die Region Basel jahrelang gekämpft: Nach dem Ständerat erteilte im Juni auch der Nationalrat dem Herzstück-Projekt der trinationalen S-Bahn Basel grünes Licht. 100 Millionen Franken sollen in die Projektierung der geplanten Durchmesserlinie zwischen dem Basler Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof gesteckt werden. Wegen des ungenügenden Planungsstands hatte der Bundesrat noch beantragt, das Herzstück nicht in den Bahnausbau Schritt Step 2035 aufzunehmen. Die Region Basel lobbyierte darauf vehement für das Jahrhundert-Vorhaben. In Bundesbern wurde eine Petition mit mehr als 10 000 Unterschriften eingereicht. Nach dem Entscheid des Bundesparlaments kann das Mammutprojekt jetzt ohne Verzögerung weiter vorangetrieben werden.

Das Herzstück gilt als Voraussetzung für eine effiziente S-Bahn und damit für ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum in der Nordwestschweiz. Die Baukosten werden auf 2,3 Milliarden Franken geschätzt. Geplant ist eine im Viertelstundentakt verkehrende S-Bahn, die neben den Basel-

bieter Tälern und dem aargauischen Fricktal auf deutscher Seite das Rhein- und Wiesental und den Oberrhein sowie auf französischem Gebiet Mulhouse, Strasbourg und den Euro-Airport Basel-Mulhouse-Freiburg erschliesst. Die unterirdische Durchmesserlinie soll nicht nur Lücken im S-Bahn-Netz schliessen, sondern auch für den Fernverkehr mehr Kapazitäten schaffen. Wie dringend nötig dies ist, zeigte etwa die Entgleisung eines ICE-Zugs in Basel von Mitte Februar.

## Vierspurausbau gestartet

Das von den eidgenössischen Räten verabschiedete Step-Paket enthält aber auch einen auf 200 Millionen Franken verdoppelten Bundesbeitrag zur Finanzierung grenzüberschreitender Massnahmen. Dabei geht es neben der seit langem geplanten Elektrifizierung der deutschen Hochrheinstrecke unter anderem auch um die Bahnanbindung des Euro-Airports samt S-Bahn-Station Morgartenring. Weitere Mittel sind für das Wendegleis in Aesch, die S-Bahn-Haltestellen Solitude und Dornach Apfelsee sowie für den Doppel-

spurausbau im Laufental vorgesehen. Rund eine Milliarde Franken hat der Bund bereits in den vergangenen Jahren für Bahnausbauprojekte auf der Achse Basel-Liestal-Waldenburg gesprochen. 380 Millionen sollen in den Vierspur-Ausbau des Bahnhofs Liestal fliessen, 300 Millionen in das Entflechtungsbauwerk in Muttenz und weitere 300 Millionen in den Neubau der Waldenburgerbahn.

Im Juni starteten die SBB in Liestal mit dem Vierspurausbau und dem Bau eines Wendegleises für die S-Bahn. Bis zum Fahrplanwechsel Ende 2025 sollen die Bauarbeiten im Baselbieter Kantonshauptort abgeschlossen werden. Die SBB-Investitionen sollen einen Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Basel und Liestal ermöglichen und Fahrplan-Stabilität und Pünktlichkeit bringen. Die Gesamtsituation in der Schweiz hänge stark von der Drehscheibe Liestal ab, erklärten SBB-

Vertreter beim Spatenstich. Denn hier würde täglich 500 Züge oder umgerechnet alle zwei Minuten ein Zug durchfahren.

Das Strassennetz in der Region Basel hat sich seit den 80er-Jahren kaum verändert, obwohl Bevölkerung, Wirtschaft und Mobilität stark gewachsen sind. Als einzige neue Strassen wurde in den vergangenen Jahren die A22 zwischen Pratteln und Liestal gebaut. Das A2-Teilstück zwischen der deutschen Grenze und der Verzweigung Augst «platzt aus allen Nähten», wie die «Basler Zeitung» schrieb. Rund 70 000 Fahrzeuge passieren jeden Tag die Osttangente über dem Rhein.

## Gegen Planungsmoratorium

Um den drohenden Verkehrsinfarkt rund um Basel abzuwenden, haben die Kantonsregierungen von Basel-Stadt und Baselland vor rund einem Jahr eine «gemeinsame Langfristperspektive für die Hochleistungsstrassen im Raum Basel» verabschiedet, die mit dem Bundesamt für Strassen (Astra) «eng abgestimmt» wurde. Vorgesehen sind mehrere Grossprojekte, die unterschiedlich reif sind. Es geht um den Rheintunnel zwischen der Hagnau und der Nordtangente, der die Osttangente entlasten soll. Das Astra arbeitet zudem am Ausbau der anschliessenden Strecke Hagnau-Augst von sechs auf acht Spuren.

Weiter soll das boomende Industriegebiet Bachgraben in Allschwil an die Nordtangente angeschlossen werden, den Autobahnast zur französischen A35. Im Gespräch ist auch der Gundelitunnel, der

die A2 in Basels Osten in Richtung Westen weiterführen würde. Erst eine Projektstudie liegt für den Westring vor: Eine neue, wohl mehrheitlich unterirdische Autobahnspange, die am Gundeli-Tunnel anknüpfen und bis zur Nordtangente führen soll.

Der häufig angefeindete Baudirektor Hans-Peter Wessels (SP) setzt sich für den Westring ein, obwohl die linken Parteien dem Strassenprojekt aus umweltpolitischen Gründen den Kampf angesagt haben. Der Grosse Rat sprach sich mit dem Stichentscheid des Präsidenten gegen ein mindestens zehnjähriges Planungsmoratorium für den Westring aus. Bereits im Vorjahr hatte es das Basler Kantonsparlament mit einem präsidentialen Stichentscheid abgelehnt, die Planung des Gundeli-Tunnels zu stoppen.

Für den Autobahnanschluss Bachgraben haben die Kantonsregierungen der beiden Basel bereits ein Vorprojekt vorgelegt. 370 Millionen Franken soll das rund anderthalb Kilometer lange Strassenstück mit zwei richtungsgetrenten Spuren kosten. Der Kanton Baselland will für alle Planungs- und Baukosten aufkommen. Der Landkanton rechnet aber mit einer Beteiligung des Bundes, der bis zu 40 Prozent der Gesamtkosten übernehmen könnte. Die Bauarbeiten starten frühestens 2024.

## Mahnfeuer gegen A1-Ausbau

Im Kanton Solothurn sind die Ausbaupläne für die Autobahn A1 zwischen Luterbach und Härkingen auf erbitterten Widerstand gestossen. Die Bauern im Gäu wehren sich gegen den drohenden Landverlust. Sorgen bereiten ihnen auch Folgeprojekte wie neue Industriebauten und Zubringerstrassen, die ihnen Kulturland entziehen. Um ihrem Anliegen Nachdruck zu verschaffen, entzündeten sie Mitte August in mehreren Ortschaften entlang der Autobahn Mahnfeuer.

Der Autobahnabschnitt soll von vier auf sechs Spuren erweitert werden. Das Ausführungsprojekt für den 886 Millionen Franken teuren Ausbau wurde im Mai öffentlich aufgelegt. Mehr als 80 Einsprachen gingen ein. Der Solothurner Regierungsrat begrüsst das Erweiterungsprojekt. Er setzt sich aber für einen «landwirtschaftsverträglichen Ausbau» ein. Das Projekt weist gemäss der Regierung mit 8 statt 11,7 Hektaren einen deutlich geringeren Kulturlandverlust auf als ursprünglich vorgesehen. Die Bauarbeiten auf dem A1-Abschnitt sollen gemäss dem Astra frühestens

im Jahr 2022 starten und rund acht Jahre dauern. Auf jeder Seite der Autobahn ist der Bau einer zusätzlichen Spur geplant. Damit will man die Verkehrssicherheit erhöhen, einen Engpass beseitigen und den Verkehr verflüssigen.

Gleichzeitig sollen die heutigen Vorgaben zum Lärm-, Umwelt- und Gewässerschutz umgesetzt werden. Bauern, Politiker, Gemeinden, Natur- und Landschaftsschützer forderten bereits früh die Untertunnelung eines Teilstücks, bitten aber bisher auf Granit. Das Astra schätzt die Kosten für einen 500 Meter langen Tunnel bei Niederbuchsiten auf 135 Millionen Franken, während andere Experten lediglich auf 50 Millionen kommen.

## Oensingen erhält Umfahrung

Mit dem Sechsspurausbau der A1 möchte der Kanton Solothurn den Bau einer Umfahrungsstrasse takten, die Oensingen entlasten soll. Die grösste Gäuer Gemeinde würde damit vor allem vom Schwerverkehr befreit. Die neue Strasse soll vom bernischen Niederbipp Richtung Oberbuchsiten führen. Die Kosten belaufen sich auf 50 bis 60 Millionen Franken. Die Pläne haben überall Zustimmung gefunden. Das Projekt für eine 65 Millionen Franken teure Umfahrungsstrasse in der Klus ist dagegen auf Kritik gestossen. Die neue Strasse bringe weder für die Umwelt noch für die Verkehrssituation Verbesserungen, bemängeln der VCS und die Bürgerinitiative «Läbige Klus».

Das Bahn-Infrastrukturprogramm Step 2035 sieht für Solothurn wie das gesamte Mittelland keine grössere Ausbauten vor. Das Verkehrswachstum wird mit einer sogenannten Systematisierung des Bahnbetriebs angegangen: Die Infrastruktur soll besser genutzt werden, damit zusätzliche Züge verkehren können. Für 70 Millionen Franken soll aber der Bahnhof Olten ausgebaut werden.

Der Kanton und die Bahnbetreiberin Aare Seeland mobil wollen derweil in der Stadt Solothurn die Trasse der Schmalspurbahn Bippelisi auf rund 1,2 Kilometern auf zwei Gleise erweitern und gleichzeitig die Baselstrasse sanieren. Von dem fast 40 Millionen Franken teuren Vorhaben verspricht man sich mehr Sicherheit für den Langsamverkehr auf diesem sehr engen Strassenabschnitt. Die Bauarbeiten sollen in den Jahren 2023 und 2024 ausgeführt werden. Anstösser kritisieren allerdings, das Projekt sei «unnötig» und «völlig überrissen». ■



Basler Vision: S-Bahn Haltestelle Mitte mit Ausgang an der Schiffplände.

Bild: Hierog & de Meuron