

Medienmitteilung

Bahngateway Basel: Internationalen Anschluss der Schweiz weiterhin sichern

metrobasel – die im April 2008 gegründete Plattform und Denkfabrik für die Entwicklung der Metropolitanregion Basel – präsentierte heute eine bei der Arbeitsgemeinschaft INFRAS / IG Modus / BAK Basel Economics in Auftrag gegebene Studie „Neue Verkehrsinfrastrukturen im Metropolitanraum Basel – Chancen für die Schweiz“. Die Studie erbringt den Nachweis, dass sich mit dem Ausbau des Bahngateways Basel (u.a. mit einem neuem Juradurchstich [Wisenbergstunnel], dem Schienenanschluss EuroAirport sowie dem Herzstück der Regio S-Bahn) der internationale Anschluss der Schweiz weiterhin sichern lässt.

Regierungsrat Hans-Peter Wessels, Bau- und Verkehrsdirektor des Kantons Basel-Stadt, der basellandschaftliche Ständerat Claude Janiak und der Leiter des Bereichs Verkehr, Energie und Raumentwicklung der Handelskammer beider Basel, Martin Dätwyler, stellten sich vor rund 50 Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Wirtschaft der Nordwestschweiz in eindrucksvollen Voten hinter die sechs, in der metrobasel Studie aufgelisteten, Investitionsvorhaben.¹

Die Studie konzentriert sich weitgehend auf den Bahnverkehr. Eine integrale Gatewayoptik unter Berücksichtigung von Luft- und Schifffahrt soll in einem metrobasel Folgeprojekt eingenommen werden. Mit Gateway-Funktionen werden in der Diskussion um die volkswirtschaftliche Standortgunst von Metropolitanräumen die Zugänge zu Menschen, Wissen und Märkten verstanden. Der Indikator Erreichbarkeit ist stellvertretend für diese Funktionen. Der Erreichbarkeitswert eines bestimmten Gebietes besagt, wie gut die Möglichkeiten sind, alle anderen Gebiete (per Schiene oder auf der Strasse) zu erreichen.

Die vorliegende Studie zeigt in einem ersten Teil, wie sich die Erreichbarkeiten verändern, wenn nur die heute beschlossenen Infrastrukturmassnahmen umgesetzt werden (Referenzentwicklung bis 2030). Die Berechnungen zeigen deutlich, dass sowohl mit den jüngsten Ausbauten im Rahmen von Bahn 2000, 1. Etappe wie auch den geplanten ZEB-Ausbauten (Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur) sich der Metropolitanraum Basel nur gering verbessert. Hinzu kommen Erkenntnisse aus früheren Studien der BAK Economics, wonach im europäischen Vergleich die Schweizer Zentren nur im Mittelfeld hinsichtlich (kontinentaler) Bahn-Erreichbarkeiten liegen und in den letzten 15 Jahren weiter zurückgefallen sind. Ohne Gegensteuer ist mit einem Verlust an verkehrlicher Wettbewerbsfähigkeit der gesamten schweizerischen Volkswirtschaft zu rechnen.

Der Handlungsbedarf für neue Verkehrsinfrastrukturen ist ausgewiesen. Die metrobasel Studie skizziert auf diesem Hintergrund zwei Stossrichtungen (Massnahmenpakete):

¹ Die Präsentation findet statt am Donnerstag, 18. Juni 2009, 10.30 – 11.30 Uhr im Hotel Victoria, Saal Universum, Centralbahnplatz 3-4, 4002 Basel

- **Stossrichtung „Kapazitäten“** setzt auf konsequente Verdichtung im Personenverkehr: D.h. ¼h-Takte in der Regio-S-Bahn und im Fernverkehr Basel – Zürich – Bern. Dazu kommt eine deutliche Kapazitätssteigerung im Schienen-Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse, um dem prognostizierten starken Nachfragewachstum von bis 100% bis ins Jahr 2030 gerecht zu werden.
- **Stossrichtung „Beschleunigung“** setzt zusätzlich zu diesen Kapazitätssteigerungen auf beschleunigte Verbindungen im Fernverkehr (45'-Fahrzeit-Systematik im Städteviereck BS-ZH-BE-LU) sowie in der Regio-S-Bahn (mittels „Herzstück Basel“).

Die Erreichbarkeitswirkungen beider Stossrichtungen sind namhaft, für die Region Basel, aber auch für die Gesamtschweiz. Aus Kapazitätsgründen und im Interesse der schweizerischen Volkswirtschaft insgesamt geniesst die Stossrichtung „Kapazitäten“ höchste Priorität, auch wenn die weiter gehende (aber auch teurere) Stossrichtung „Beschleunigung“ anzustreben wäre. Um die Stossrichtung „Kapazitäten“ umzusetzen sind folgende, finanziell noch nicht gesicherten Verkehrsinfrastrukturen zu realisieren:

- Entflechtungsbauwerke Basel Ost
- Doppelspurausbauten Laufental
- Schienen-Anschluss Euroairport
- Neuer Juradurchstich (Wisenbergstunnel)
- Herzstück Regio S-Bahn
- Strasse: v.a. neue Osttangente

Auf deren Umsetzung sind insbesondere auch in Anbetracht der langen Vorlaufzeiten solch grosser Infrastrukturvorhaben alle politischen Kräfte zu konzentrieren. Die wichtigsten Argumente für die Notwendigkeit der genannten Infrastrukturmassnahmen sind zusammenfassend:

- Die **Funktion Basels als Eingangstor** (Gatewayfunktion) muss im Interesse der Schweiz gesichert und weiter verbessert werden. Basel liegt geografisch sehr günstig, um diese Funktion für die gesamte Schweiz wahrzunehmen. In der Rangfolge der kontinentalen Bahn-Erreichbarkeit hat Basel aber gegenüber wichtigen europäischen Zentren in jüngster Zeit Terrain eingebüsst. Hier muss Gegensteuer gegeben werden. Das gesamte Städtetz Schweiz profitiert von wirksamen Ausbauten auf dieser nördlichen Haupteinfallssache.
- Ein neuer **Juradurchstich** ist vor allem durch den stark wachsenden Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse begründet. Dies vor dem Hintergrund laufender Ausbauten auf den nördlichen Zuläufen (Rheintallinie Karlsruhe–Basel, Betuweroute) und den nationalen Investitionen in die NEAT. Der neue Juradurchstich stellt somit die konsequente Fortführung dar zur mit AlpTransit eingeleiteten Verlagerungspolitik auf der wichtigsten Transitachse durch die Schweiz. Das Wachstum im Güterverkehr darf aber nicht auf Kosten des Personenverkehrs gehen. Mit dem neuen Juradurchstich (inklusive Folgeinvestitionen auf der Ost-West-Achse) kann auch der Personenverkehr stark verdichtet und leicht beschleunigt werden. Grosse Teile des Städtetzes Schweiz können davon profitieren und ihre Position gegenüber den europäischen Zentren verbessern.
- Im **Regionalverkehr** sind bereits kurz- und mittelfristig grosse Anstrengungen notwendig, um der wachsenden Nachfrage gerecht zu werden. Die Erweiterungsoptionen gemäss ZEB stellen dabei ein Must dar, um die notwendigen Angebotsverdichtungen zum ¼ h-Takt im Regionalverkehr überhaupt zu ermöglichen. Sie gewährleisten gleichzeitig Stabilität und Zuverlässigkeit im Betrieb von Personenfern- und Güterverkehr. Aus gesamtregionaler Sicht bringt jedoch vor allem das ‚Herzstück‘ für die Regio-S-Bahn mit den neuen Durchmesserlinien und einer erweiterten Angebotsstruktur markante Kapazitäts- und Erreichbarkeitsgewinne. Damit erfolgt ein eigentlicher Systemsprung mit spürbaren grenzüberschreitenden Effekten.

- **Strassenseitig** haben die untersuchten Massnahmen weniger nationale Ausstrahlung im Vergleich zu den Ausbauten des Schienensystems. Mit den unterstellten Infrastrukturen sollen primär die Kapazitäten gesichert und Verlagerungseffekte aufs untergeordnete Netz vermieden werden. Die vorliegende Studie bestätigt diesbezüglich den dringenden Handlungsbedarf auf der (bestehenden) Osttangente Basels.
- Als Konsequenz sind die in der metrobasel Studie aufgelisteten **Investitionsvorhaben in die aktuellen Planungen des Bundes namentlich „Bahn 2000“ sowie die „Engpassbeseitigung Nationalstrassennetz“** aufzunehmen. Politik, Verwaltung und Wirtschaft sind gleichermassen gefordert, sich für dieses gemeinsame Ziel mit Entschiedenheit einzusetzen.

Die Präsentation findet statt am Donnerstag, 18. Juni 2009, 10.30 – 11.30 Uhr im Hotel Victoria, Saal Universum, Centralbahnplatz 3-4, 4002 Basel