



Verkehr Basel-Stadt, Baselland, Solothurn

# Milliarden für die Mobilität

**Zusätzlich zum Herzstück prüft der Bund in Basel auch einen Tiefbahnhof – Kosten: neun Milliarden Franken. Mit einem vierten Gleis in Liestal wollen die SBB einen Viertelstundentakt der S-Bahn ermöglichen. Im Kanton Solothurn erhitzt die Umfahrungsstrasse in der Balsthaler Klus die Gemüter.**

Von Stefan Gyr

Seit über 20 Jahren wälzen die beiden Basel Pläne für das sogenannte Herzstück: eine unterirdische Verbindung zwischen dem Badischen und dem SBB-Bahnhof, die zugleich die Erschliessung des Stadtzentrums mit der S-Bahn ermöglichen würde. Im Jahr 2030 wollten Basel-Stadt und Baselland das Herzstück für 3,3 Milliarden Franken fertiggestellt haben. Doch das Megaprojekt kam jahrelang nicht richtig vom Fleck. 2019 nahm der Bund Projektierungskosten von 100 Millionen Franken für das Herzstück in den Bahnausbau Schritt Step 2035 auf. Die Freude in der Region Basel war gross.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) legte aber im vergangenen Sommer nach ersten Abklärungen neue Pläne für den Ausbau des Bahnknotens Basel vor: Zusätzlich zum Herzstück soll auch ein Tiefbahnhof geprüft werden. Dieser ist laut dem BAV für einen Ausbau des Regional-, Fern- und Güterverkehrsangebots über die beschlossenen Ausbauschritte hinaus auf lange Frist nötig. Ein ebenerdiger Ausbau sei aus Platzgründen kaum machbar.

## Langer Zeithorizont

Die Kosten liegen «nach ersten groben Schätzungen in der Grössenordnung von neun Milliarden Franken». Voraussetzung für eine Realisierung sei «eine zufriedenstellende Wirtschaftlichkeit». Die Ausbauten würden sich gemäss dem Bundesamt «über mehrere Jahrzehnte» erstrecken und sich «über mehrere Ausbauschritte des Bundes» verteilen. Die Träume von einer raschen Umsetzung sind also geplatzt. Und: Angesichts des langen Zeithorizonts für den allfälligen Bau des Herzstücks und des Tiefbahnhofs sind gemäss dem BAV «auch Teilelemente oder alternative Massnahmen zu prüfen».

Als Nächstes wird von den SBB und dem deutschen Bundeseisenbahnvermö-

gen eine Vorstudie erstellt, um noch offene Fragen abzuklären. Über die Realisierung werden die eidgenössischen Räte im Rahmen künftiger Bahn-Ausbau Schritte ent-

scheiden. Die lokalen Behörden bejubelten diesen Vorentscheid des BAV. Er bedeute einen «Meilenstein» für die Entwicklung der trinationalen S-Bahn. Dass der Bund



Für den Vierspurausbau im Baselbieter Kantonshauptort Liestal geben die SBB rund 380 Millionen Franken aus.

jemals neun Milliarden für ein regionales Projekt locker macht, wird aber zunehmend bezweifelt.

Bis 2025 wollen die SBB aber den Basler Bahnhof aufrüsten. Damit soll die Zeit überbrückt werden, bis Basel allenfalls einen Tiefbahnhof beziehungsweise ein S-Bahn-System mit dem Herzstück erhält. Eine provisorische zweite Passerelle und zwei neue Gleise sollen die Leitungsfähigkeit des Bahnhofs Basel SBB steigern. Rund 180 Millionen Franken wollen die SBB dafür verbauen. Mit den zwei neuen Gleisen erhöht sich die Kapazität des Bahnhofs um ein Drittel von heute 67 An- und Abfahrten pro Stunde auf 90.

Der neue Fussgängerübergang führt von der Rückseite des Elsässertors über die Gleise der französischen Bahn und das gesamte Gleisfeld auf 146 Metern zur Meret-Oppenheim-Strasse im Quartier Gundelindigen. Shoppingmöglichkeiten werden

auf der zehn Meter breiten Gleisüberquerung keine geschaffen. Daneben wird die Margarethenbrücke beim Bahnhof auf der ganzen Länge verbreitert, um Platz für direkte Zugänge zu den Perrons zu schaffen.

Dem öffentlichen Verkehr in der Region Basel neuen Schwung verleihen sollen die Pläne für das «Tramnetz 2030». Besonders auf den Strecken in der Basler Innenstadt seien die Trams «furchtbar langsam», sagt Andreas Büttiker, Direktor der Baselland Transport AG (BLT). Das Problem: Zu viele Linien nutzen dieselben Teilstrecken und blockieren sich gegenseitig. Die beiden Basel wollen daher zusammen mit den Basler Verkehrs-Betrieben (BVB) und der BLT das Tramnetz entflechten. Um die Innenstadt zu entlasten, sollen ab 2030 nur noch fünf statt sieben Linien auf der zentralen Achse zwischen der Schiffflände und dem Barfüsserplatz verkehren.

Möglich machen sollen dies eine Reihe neuer Tramgleise, etwa durch den Clara-graben und den Petersgraben, eine neue Verbindung durchs Klybeck und die Margarethenverbindung – Kostenpunkt: jeweils ein zweistelliger Millionenbetrag. Für den Architekten Jacques Herzog geht dies allerdings zu wenig weit: «Ein paar Linien weniger bringt nichts. Man muss die Trams aus der Innenstadt rausnehmen.» Im Baselbiet soll ein Express-Tram die Fahrzeit vom Leimental bis zum Basler SBB-Bahnhof stark verkürzen und die Linie 8 bis zum Gewerbegebiet Letten in Allschwil verlängert werden. Vorgesehen war auch die Verlängerung der Tramlinie 14 nach Salina Raurica und Augst, die aber beim Stimmvolk durchfiel.

## Rheintunnel: Baubeginn 2029

Auf dem Basler Strassennetz rückt die Entlastung der verstopften Osttangente näher: Ab 2029 soll der neue Rheintunnel gebaut werden. Der Bundesrat hat für die Erweiterung des Autobahnabschnitts grünes Licht erteilt. Die Kosten liegen bei rund 2,36 Milliarden Franken. Die Bauarbeiten sollen zehn Jahre dauern. Der Rheintunnel umfasst je eine zweispurige Röhre in zwei Richtungen. Die Röhre in Fahrtrichtung Frankreich und Deutschland soll beim Anschluss Birsfelden beginnen. Beim Autobahnzubringer Birsfelden soll dabei je ein zusätzlicher Fahrstreifen erstellt werden. Enden soll der Tunnel nördlich des Badischen Bahnhofs.

Als Anschluss an den Rheintunnel soll vom Autobahnabschnitt Nordtangente her die Ausfahrt Klybeck genutzt werden. Diese Ausfahrt wurde zwar beim Bau der Nordtangente erstellt, aber nie in Betrieb genommen, um dem Basler Klybeck-Quar-

tier eine Verkehrsschwemme zu ersparen. Von Deutschland her soll eine neue Ausfahrtsrampe an der bestehenden Grenzbrücke der A2-Osttangente gebaut werden. Das Projekt sieht zudem vor, den Lärmschutz mit schallabsorbierenden Verkleidungen und einem lärmarmen Belag zu verbessern.

Im Baselbieter Kantonshauptort Liestal schreiten der Vierspurausbau und der Bau eines Wendegleises für die S-Bahn im Bahnhof voran. Bis zum Fahrplanwechsel Ende 2025 wollen die SBB die Bauarbeiten abschliessen. Die Kosten belaufen sich auf rund 380 Millionen Franken. Der Ausbau des Bahnhofs Liestal, der im Juni 2019 begann, soll zusammen mit Bauprojekten in Pratteln und Muttenz einen Viertelstundentakt der S-Bahn zwischen Liestal und Basel SBB ermöglichen und zu mehr Pünktlichkeit auf der Strecke Olten-Basel beitragen. Allein bis 2025 will der Bund rund eine Milliarde Franken in die Bahnanlagen in der Region Basel investieren. Noch im Baubewilligungsverfahren befindet sich das 133 Millionen Franken teure Projekt für den Doppelspur-Ausbau zwischen Duggingen und Grellingen im Laufental. Im Frühling 2023 möchten die SBB mit den Bauarbeiten beginnen.

## Waldenburgerbahn im Grossumbau

Ein grosser Umbau wurde Ende März bei der Waldenburgerbahn (WB) in Angriff genommen. Bauherrin ist die BLT, der die Bahn seit 2016 gehört. Die 13 Kilometer lange Strecke zwischen Liestal und Waldenburg mit der europaweit einzigartigen Spurweite von 75 Zentimetern wird bis Ende 2022 für rund 300 Millionen Franken komplett umgebaut. Sie erhält unter anderem neue Gleise und Haltestellen. Zudem werden die alten rot-weissen Wagen durch zehn neue knallgelbe Niederflurzüge von Stadler Rail ersetzt. Diese fahren dann auf der für Trams üblichen Meterspur. Die schmale Spurweite war seinerzeit gewählt worden, um Geld zu sparen. Damit konnten die Züge im bereits vorhandenen Strassenraum verkehren. Bis die Bauarbeiten abgeschlossen sind, verkehren auf der Strecke Busse.

Für den Autoverkehr wird seit Ende 2019 der Vollanschluss Aesch-Nord gebaut: eine Einfahrt auf die Autobahn A18 Richtung Delémont und eine Ausfahrt aus dieser Richtung. 56 Millionen Franken kostet das Vorhaben. Im Frühjahr 2023 soll der Vollanschluss fertiggestellt sein. 2027 starten soll der Bau des 370 Millionen Franken teuren unterirdischen Autobahnzubringers zum boomenden Wirtschaftsgebiet Bachgraben in Allschwil. Der Kanton



Modell der umstrittenen Umfahrungsstrasse in der Balsthaler Klus.

Baselland wird gemäss einer Vereinbarung zwischen den beiden Basel nicht nur für den Bau aufkommen, sondern auch für den Betrieb und Unterhalt während mindestens 15 Jahren.

Basel-Stadt übernimmt derweil die Kosten für die Erschliessung des Bachgraben-Gebiets mit dem öffentlichen Verkehr. Im Vordergrund stehen neue Tramverbindungen. Die Voraussetzung dafür ist aber die Entlastung des Strassennetzes durch den Autobahnzubringer. Die ÖV-Linie kann also erst gebaut werden, wenn die neue Strasse in Betrieb steht. Zudem muss sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis als genügend erweisen.

### 85 Millionen für A2-Teilstück

Für 85 Millionen Franken will der Bund in den nächsten vier Jahren den Nationalstrassenabschnitt zwischen Sissach und Eptingen erneuern. Nach gut 50-jähriger Betriebsdauer entspricht das knapp zehn Kilometer lange A2-Teilstück nicht mehr den heutigen gesetzlichen Vorgaben. Zum Projekt gehört auch eine neue Wildtier-

überführung in Tenniken. Im kommenden Sommer in Betrieb gehen soll der 550 Millionen Franken teure Belchen-Sanierungstunnel auf der A2 bei Eptingen und Hägendorf.

In Laufen plant der Baselbieter Regierungsrat den Bau einer Entlastungsstrasse für rund 100 Millionen Franken. Heute donnern mehr als 1000 Lastwagen täglich über den engen Laufner Vorstadtplatz. Das Kernstück dieses Strassenprojekts ist ein Tunnel unter dem Bahnhofsgelände. Ange-dacht ist auch eine Umfahrung von Laufen und Zwingen. Dieses Grossvorhaben liegt aber in der Verantwortung des Bundes. Auf diese Umfahrungsstrasse muss Laufen nach der Einschätzung der Regierung wohl noch 20 bis 30 Jahre warten. Die Entlastungsstrasse könnte unabhängig davon bald gebaut werden.

Im Kanton Solothurn erhitzen die Ausbaupläne für die A1 zwischen Luterbach und Härkingen die Gemüter. Der Autobahnabschnitt soll für 886 Millionen Franken von vier auf sechs Spuren erweitert werden. Der Kantonsrat hat die Regierung

beauftragt, mit dem Bund über Tunnel- und Einhausungslösungen sowie höhere Lärmschutzwände zu verhandeln. Damit würde sich Projekt um 150 bis 230 Millionen verteuern. Daran müsste sich der Kanton mit 60 bis 90 Millionen beteiligen. Das letzte Wort würde das Stimmvolk sprechen.

Zu reden geben am Jurasüdfuss auch die Pläne des Kantons für eine 74 Millionen Franken teure Umfahrungsstrasse in der Balsthaler Klus. Die Solothurner Stimmberechtigten genehmigten im September den Verpflichtungskredit für die sogenannte Verkehrsanbindung Thal mit einem klarem Mehr. Das ummauerte Städtchen Klus, das zur Gemeinde Balsthal gehört, soll damit vom Durchgangsverkehr befreit werden. Mit der Entlastungsstrasse wird nach der Meinung der Befürworter auch die Erreichbarkeit der Region massiv verbessert und der Bezirk Thal insgesamt gestärkt.

### Streit um Ortsbildschutz

Allerdings ist noch überhaupt nicht sicher, ob das Projekt mit der Bundesgesetzgebung für den Ortsbildschutz vereinbar und somit bewilligungsfähig ist. Ein gemeinsames Gutachten der eidgenössischen Natur- und Heimatschutz- sowie der Denkmalschutzkommission hat dies klar verneint: Die Umfahrungsstrasse führe zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des national bedeutenden Ortsbilds des Städtchens Klus. Ein Dorn im Auge ist den Ortsbildschützern besonders der rund 300 Meter lange Viadukt, der von Oensingen her die Bahngleise, die Dünnern und das Industriegebiet Klus überqueren soll. Und der ist ein Kernstück des ganzen Projekts. Die Kantonsregierung sieht dagegen die Anforderungen für den Ortsbild- und Landschaftsschutz «vollumfänglich erfüllt». Die noch ungeklärte Frage ist beim Solothurner Verwaltungsgericht hängig, und am Ende wird wohl das Bundesgericht entscheiden müssen.

Für 140 Millionen Franken wollen die SBB den Hauenstein-Basistunnel komplett erneuern. Rund 100 Güter- und 320 Personenzüge fahren jeden Tag durch den 8,1 Kilometer langen zweispurigen Tunnel auf der Strecke Basel-Olten. 40 Jahre nach der letzten Sanierung müssen das Tunnelgewölbe, die Gleise, Kabel und Gleisentwässerung instand gesetzt werden. Neben der Sanierung der Grundausstattung werden auch die technischen Anlagen verbessert. In den beiden Tunneldörfern Tecknau und Trimbach werden zudem Störfallbecken gebaut. Die Bauarbeiten sollen 2023 beginnen. Gearbeitet wird hauptsächlich nachts. Die Arbeiten werden deshalb voraussichtlich erst 2027 beendet sein. ■



## Sika® CarboDur® BERECHNUNGS SOFTWARE

Die Sika Schweiz AG bietet für Ingenieure die kostenlose Sika® CarboDur® Software nach Schweizer Normen an.

# STARKE VERBINDUNGEN SIND UNSERE STÄRKE

Kohlenstofffaserverstärkte Sika® CarboDur® Lamellen für die strukturelle Tragwerksverstärkung von Beton, Holz und Mauerwerk.

Im Laufe der Lebensdauer einer Tragstruktur können Nutzungsänderungen, Lasterhöhungen oder strengere Anforderungen von Normen eine nachträgliche Tragwerksverstärkung notwendig machen. Mit zeitgemässen Verbundwerkstoffen bietet Sika effiziente Systemlösungen an die für unterschiedliche Anwendungsbereiche in der Tragwerksverstärkung entwickelt wurden. Biege-, Schub- oder Normkraftverstärkungen – vorgespannt oder schlaff – Sika verfügt über die richtige Systemlösung. [www.sika.ch](http://www.sika.ch)