



Hier wird in einigen Jahren im grossen Stil gebaut: CVP-Landrat Franz Meyer freut sich am Basler Bahnhof SBB über das Ja zum Herzstück-Vorprojekt.

KENNETH NARS

# «Die Frage ist, wann der Bund bezahlt»

**Herzstück** Wie geht es nach dem Ja beider Basel mit dem Jahrhundertprojekt weiter? Landrat Franz Meyer erklärt

VON HANS-MARTIN JERMANN

Gleich zwei wegweisende Vorentscheide zur Weiterentwicklung des ÖV in der Region sind vergangene Woche gefallen: So gaben die Parlamente beider Basel grünes Licht zum Vorprojekt fürs Herzstück der Regio-S-Bahn. Die milliardenteure Durchmesserlinie unter der Basler Innenstadt gilt als Jahrhundertprojekt. Daneben präsentierte die Baslerbieter Regierung einen Planungskredit für den Doppelspurausbau im Laufental. Der Grellinger Franz Meyer ist als Präsident der landrätlichen Bau- und Planungskommission eine treibende Kraft hinter beiden ÖV-Grossprojekten. Im Interview mit der bz erklärt er, was nun noch geschehen muss, damit diese tatsächlich realisiert werden.

**Herr Meyer, Sie haben allen Grund zur Zufriedenheit: Beim Herzstück und dem Doppelspurausbau im Laufental liegt endlich Zählbares vor.**

**Franz Meyer:** Ich bin in der Tat sehr glücklich. Die für mich wichtigsten ÖV-Projekte des Baselbiets sind einen grossen Schritt weiter. Wenn beide Projekte realisiert sind, dann ist unsere Region beim ÖV sehr gut aufgestellt. Beiden Projekten ist ein jahrelanger Prozess vorausgegangen: Das Herzstück planen wir seit 2004. Vor dem eindeutigen Entscheid der beiden Kantonsparlamente war einige Überzeugungsarbeit nötig.

**Inwiefern?**

Eine zweitägige Bildungsreise der landrätlichen Bau- und Planungskommission (BPK) nach Zürich hat einigen die Augen geöffnet: Der Grossraum Zürich hat es geschafft, dank der S-Bahn das gesamte Verkehrswachstum seit den 1990er-Jahren auf der Schiene zu bewältigen; der motorisierte Individualverkehr konnte stabilisiert werden. Eindrücklich war auch zu sehen, wie die Zürcher Behörden vorgegangen waren: Sie tätigten wesentliche Vorinvestitionen, worauf der Bund gar nicht anders konnte, als das S-Bahn-Projekt

mitzufinanzieren. Wenn wir in der Region Basel weiter kommen wollen, müssen wir ebenfalls selber handeln und ein gewisses Risiko eingehen.

**Worin bestand die erwähnte Skepsis der Landräte?**

Zu Beginn haben einige gesagt: «Weshalb einen S-Bahn-Tunnel bauen? Das heutige System funktioniert doch!» Wichtig war aufzuzeigen, dass wir das Herzstück nicht für die heutige Nachfrage bauen, sondern für jene in 10 bis 15 Jahren. Warten wir mit der Planung zu, dann laufen wir Gefahr, dass das ÖV-System kollabiert, wie es auf der Strasse, etwa auf der A2 zwischen Pratteln und der Landesgrenze, der Fall ist.

**Seit zehn Jahren wird in der Region eine Durchmesserlinie geplant.**

**«Hätten die beiden Basel das Milliardenprojekt selber gestemmt? Ich bezweifle es.»**

**Weshalb ist der Entscheid für ein Vorprojekt erst jetzt gefallen?**

Man hat etwas lange über Varianten diskutiert. Zudem wurde zu einem frühen Zeitpunkt über die Lage der Haltestellen gestritten, als es wichtiger gewesen wäre, einen Grundsatzentscheid zu fällen. Ich bin deshalb froh, dass die BPK gemeinsam mit der grossrätlichen Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission ab 2010 den Planungsprozess für beide Basel begleitet und vorangetrieben hat. Wir konnten aufzeigen, dass das Herzstück im Interesse der gesamten Region ist, und wir konnten damit einen Stadt-Land-Konflikt ausschalten: Im Baselbiet stellten zu Beginn einige Landräte eine finanzielle Beteiligung infrage, da sich das Herzstück auf Stadtboden befindet. In der Stadt hiess es, das Herzstück diene dazu, das Wohnen auf dem Land attraktiver zu machen.

**Zentral war aber das Ja des Schweizer Volks zu Fabi, der neuen Finan-**

**zierung der Bahninfrastruktur. Damit übernimmt der Bund regionale Grossprojekte wie das Herzstück.**

Ohne Fabi wäre es schwierig gewesen, schon nur das Vorprojekt durch die beiden Parlamente zu bringen. Seien wir ehrlich: Hätten die beiden Basel angesichts der aktuellen finanziellen Lage ein solches Milliardenprojekt selber stemmen wollen? Ich bezweifle es.

**Ob das Herzstück gebaut wird, liegt nun in den Händen des Bundes.**

Der Bund wird nicht darum herum kommen, die Durchmesserlinie zu finanzieren. Fabi schreibt dies klar vor. Die Frage ist, wann er das tut. Mit dem deutlichen Ja zum Vorprojekt haben wir ein Signal Richtung Bundesbern gesendet. Streng gesetzlich müsste der Bund auch das Vorprojekt finanzieren. Doch wenn wir darauf warten, dann kriegen wir das Herzstück nie. Eine Vorleistung der beiden Basel ist nötig. Wichtig ist nun, dass dieses Vorprojekt schnell ausgearbeitet wird. 2018 entscheiden die eidgenössischen Räte, welche Projekte sie in das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (Step) 2030 aufnehmen wollen. Da muss das Herzstück dabei sein.

**Gleichzeitig zum Herzstück geht es mit dem Doppelspurausbau im Laufental vorwärts. Die Projekte stehen inhaltlich in einem Zusammenhang.**

Ja. Das Herzstück entfaltet seine Wirkung nur, wenn andere Knoten entflochten werden können. Mit der ersten Doppelspurinsel schaffen wir eine Voraussetzung zur Einführung des Viertelstundentaktes auf der S-Bahn-Linie Basel-Laufen-Biel. Für andere Entflechtungen hat der Bund bereits Gelder gesprochen: für den Ausbau des Basler Bahnhofs SBB und des Bahnhofs Liestal, die Entflechtungen Muttens und Pratteln sowie den Bau eines Wendegleises in Gelterkinden. Dank dieser Massnahmen werden wir bis 2030 unser Ziel erreichen: eine Regio-S-Bahn, die flächendeckend im Viertelstundentakt verkehrt.

**Der Doppelspurausbau wird seit Jahrzehnten gefordert. Weshalb geht es ausgerechnet jetzt vorwärts?**

Da müssen wir nüchtern festhalten: Der Ausbau des Bahnhofs Lausanne und die damit drohende massive Fahrplanverschlechterung des Schnellzugverkehrs auf der Linie Basel-Laufen-Biel hat Bewegung in die Sache gebracht. Der Aufschrei in den Kantonen Baselland, Basel-Stadt, Jura und Solothurn war auch beim Bundesamt für Verkehr und den SBB nicht mehr zu überhören. Zuvor stiessen wir mit unserem Anliegen trotz steten Drucks auf taube Ohren. Wichtig war auch die Bereitschaft von Regierungsrätin Sabine Pegoraro, den auf 130 Millionen veranschlagten Doppelspurausbau durch den Kanton vorzufinanzieren, um diesen rechtzeitig zum Fahrplanwechsel hin realisieren zu können.

**Die Vorfinanzierung ist mit Risiken verbunden. Was, wenn der Bund die Realisierung verschiebt?**

Weil der Bund keine Zinsen auf die Vorfinanzierung bezahlt, fällt die Zinslast an den Kanton. Je weiter das Projekt auf der Zeitachse nach hinten verschoben wird, desto höher ist die Zinslast, die der Kanton tragen muss. Zum Glück sind die Zinssätze derzeit tief. Dadurch wird die Vorfinanzierung attraktiver.

**Mit dem Herzstück ist ein wichtiges partnerschaftliches ÖV-Projekt auf den Schienen. Bei einem Zweiten harzt es aber: dem Margarethenstich. In der Stadt ist die Skepsis gross.**

Zentral ist folgende Frage: Was bringt der Margarethenstich für das gesamte Basler Tramnetz? Ich bin persönlich überzeugt, dass es um mehr geht als um die fünf Minuten Zeitgewinn für die Pendler, die aus dem Leimental zum Bahnhof SBB fahren. Es geht darum, die Gesamtkapazität auf dem Tramnetz erhöhen zu können. Der Margarethenstich ist ein wichtiges Puzzelstück.

**Wie schlimm wäre ein Basler Nein zum Margarethenstich?**

ARCHITEKT DES S-BAHN-BESCHLUSSES

**Franz Meyer**

Franz Meyer ist seit 2011 Präsident der landrätlichen Bau- und Planungskommission. Der 53-Jährige politisiert seit 2010 für die CVP im Landrat, als dessen Vizepräsident er derzeit amtiert. Meyer war von 2004 bis 2012 Gemeindepräsident von Grellingen, zuvor zudem acht Jahre Gemeinderat. Meyer ist verheiratet, Vater zweier Töchter und ist als Projektmanager bei Swisscom in Basel tätig.

Ein Nein zum Margarethenstich ist per se keine Katastrophe. Tragisch wäre ein Nein dann, wenn damit die gemeinsame Weiterentwicklung des Tramnetzes, wie in der Tramnetzstudie 2020 festgehalten, gefährdet würde. Wir sollten nicht wegen allfälliger Einzelinteressen übergeordnete, gemeinsam festgelegte Ziele aus den Augen verlieren.

**Der Margarethenstich könnte in Basel vom Volk gebodigt werden. Ein Referendum hat gute Chancen, wie das Nein zum Erlentram zeigt.**

Baselland könnte den Margarethenstich nicht in Eigenregie bauen, und zwar weniger aus finanziellen als aus territorialrechtlichen Gründen. Der Margarethenstich liegt abgesehen von der neuen Haltestelle und der Einfahrt auf Basler Boden. Der Margarethenstich wäre bei einem Basler Nein also vom Tisch.

INSERAT