

Endlich macht die Deutsche Bahn vorwärts

Neue Brücke über die Wiese Jahrelang hat sich der Ausbau der Bahnlinie Basel–Karlsruhe verzögert. Jetzt laufen die Vorbereitungen für die neue Überquerung in den Langen Erlen.

Tobias Gfeller

«Endlich», ist man geneigt zu sagen. Endlich laufen die Vorbereitungen für die neue Bahnbrücke über den Fluss Wiese in den Basler Langen Erlen. Die neue Brücke kommt zwischen die beiden bereits bestehenden Bahnbrücken gut 50 Meter östlich des Autobahnkreuzes Nordtangente über der Wiese zu stehen. Fast fertiggestellt ist bereits die Brücke über die Neuhausstrasse an der Landesgrenze zu Weil am Rhein, die auf rund 36 Metern Länge verbreitert wurde, sodass neu sechs Gleise darauf Platz haben. Bereits im Dezember beginnen dann auch noch Bauarbeiten für eine dritte neue Bahnbrücke, jene über die Fasanenstrasse südlich der Wiese.

Die neue zweigleisige Bahnbrücke über die Wiese ist das grösste Bauwerk des Bahnausbau zwischen Basel und Karlsruhe, bei dem 3,2 Kilometer auf Schweizer Boden verlaufen. Der Ausbau ist nötig, weil die Kapazitäten für den Personen- und Güterverkehr künftig nicht mehr reichen werden. Die eigentlichen Bauarbeiten für die Wiesenbrücke beginnen im kommenden Jahr.

Gestaltung wird grosse Bedeutung beigemessen

Seit vergangenem Juli bereitet die Deutsche Bahn die Baustellfläche vor. Das ganze Bauwerk erstreckt sich über die Freiburgerstrasse und die Wiese und überbrückt dabei eine Länge von rund 155 Metern. Weil das Gebiet aufgrund seiner Bedeutung als Naherholungsraum spezielle Beachtung genießt, sei der Gestaltung der Brücke grosse Bedeutung beigemessen worden, betonte gestern Okko Heinrich, Projektleiter der Deutschen Bahn Netz AG, auf einer Baustellenführung.



Referiert über den Brückenbau: Okko Heinrich, Projektleiter der Deutschen Bahn, bei der gestrigen Baustellenführung. Foto: Nicole Pont

Auch auf Verlangen des Kantons Basel-Stadt führte die Deutsche Bahn einen Gestaltungswettbewerb durch. Bereits vor zehn Jahren wurde das Siegerprojekt gekürt. Okko Heinrich schwärmt von der «filigranen und schlanken» Brückengestaltung. Gegen Westen wird auf der Brücke eine gut 160 Meter lange Lärmschutzwand erstellt. Damit die verhältnismässig schlanken Brückenpfeiler die Lasten der Brücke stemmen können, werden Pfäh-

le bis 40 Meter tief in den Boden gebohrt. Die Kosten der zusätzlichen Aufwendungen aufgrund der höheren Ansprüche an die Optik der Brücke werden von der Bundesrepublik Deutschland getragen. Insgesamt investiert die Deutsche Bahn 580 Millionen Euro in den Ausbau der Rheintalbahn auf Basler Boden. Dass Deutschland im Ausland derart in die Infrastruktur investiere, sei ein Sonderfall, bestätigt Okko Heinrich. Für die Erklärung

dieses Sonderfalls braucht es einen Blick in die Vergangenheit. Der Grossherzog von Baden plante Mitte des 19. Jahrhunderts eine Eisenbahnverbindung zwischen der Industriestadt Mannheim und Konstanz, das damals als «Tor zur Welt» galt.

Die Eidgenossenschaft forderte ihrerseits eine Anbindung an die Stadt Basel. Dafür wurde 1852 ein Staatsvertrag unterzeichnet, der bis heute gültig ist. Dieser besagt, dass Deutschland für die

Bahninfrastruktur auf Schweizer Boden von der Grenze bis zum Rhein verantwortlich ist.

Mit ein Grund für die Verzögerungen war der geplante Ausbau der Autobahn auf Höhe Freiburg-Süd und Offenburg. Die Autobahn verläuft teilweise parallel zur Bahnlinie. Das Projekt für den Bahnausbau bestand, als zusätzlich der Strassenausbau geplant wurde. Weil sich beide Projekte tangieren, waren beim Bahnausbau Anpassungen nötig.

Daneben seien es auch demokratische Abläufe gewesen, die für die Verzögerungen gesorgt hätten, stellt Okko Heinrich klar. Der Projektleiter ist aber optimistisch, dass es jetzt vorwärtsgeht. «Jetzt, wo es läuft, läuft es super», sagt er strahlend mit Blick auf die arbeitenden Bagger im strömenden Regen auf dem künftigen Gleisfeld.

Fahrzeit reduziert sich um 30 Minuten

Mit dem Bahnausbau erhalten Personen- und Güterverkehr künftig je zwei separate Gleise. Dadurch reduziere sich die Fahrzeit zwischen Basel und Karlsruhe für Reisende um eine halbe Stunde auf 70 Minuten.

Die Deutsche Bahn investiert aber nicht nur in Schienen, sondern auch in den Badischen Bahnhof. Das jetzige Relais-Stellwerk, das elektromechanisch funktioniert, wird elektrifiziert. Das bestehende Stellwerk ist mittlerweile gut 40 Jahre alt. Ursprünglich war geplant, nur die Innenanlagen des Stellwerks teilweise zu modernisieren.

Aus wirtschaftlichen und praktischen Gründen zieht die Deutsche Bahn dessen vollständige Erneuerung im Innen- und Aussenbereich vor. Diese umfasst Bedienplätze, Steuerrechner, Stromversorgung, Verkabelung und Signale. Die Steuerung über Computer sorgt gemäss Okko Heinrich für mehr Zuverlässigkeit und höhere Kapazitäten für den Knoten Basel, insbesondere am hoch frequentierten Grenzübergang.

Der Zeitplan des Gesamtprojekts Basel–Karlsruhe ist von den Planänderungen nicht betroffen. Bis 2035 ist der Vierspurausbau, bis 2041 der vollständige Ausbau für Geschwindigkeiten bis zu 250 Kilometern pro Stunde abgeschlossen.

Liestaler Energieversorgerin wird zur Vermögensverwalterin

EBL erhält Finma-Bewilligung Gelder von Pensionskassen und Versicherungen sollen leichter in den Aufbau erneuerbarer Energiequellen fliessen.

Es ist ein ungewöhnlicher Schritt, den die Baselbieter Energieversorgerin EBL geht: Mit der neu gegründeten Tochterfirma EBL Infrastruktur Management AG steigen die Liestaler ins Geschäft der Vermögensverwaltung ein. Als erste Schweizer Energieversorgerin erhält die EBL eine eigene Bewilligung der Eidgenössischen Finanzmarktaufsicht (Finma).

Wird die EBL damit künftig zur Bank? CEO Tobias Andrist winkt ab: «Die Bewilligung erlaubt es uns, die Rolle als Portfoliomanager für den geplanten Investitionsfonds in erneuerbare Energien wahrzunehmen.» Die Energieversorgerin erhofft sich ein Investitionsvolumen von 250 Millionen Franken.

Die EBL werde über die nächsten Jahre selbst ebenfalls rund 15 Millionen Franken investieren. Der überwiegende Teil des Geldes wird jedoch von institutionellen Anlegern kommen, also beispielsweise von Pensionskassen oder Versicherungen.

Das Geld investiert der Fonds in die Produktion von erneuerbarer Energie und kauft sich in Anlagen im In- und Ausland ein, die bereits bestehen oder baureif sind. Für die EBL bietet der

Kleinanleger können sich an der Finanzierung des Fonds nicht beteiligen.

eigene Investitionsfonds eine Reihe von Vorteilen. «Institutionelle Anleger suchen vermehrt Investitionsmöglichkeiten in den Bereichen Nachhaltigkeit und erneuerbare Energiequellen», sagt Andrist. Diesem wachsenden

Markt trägt der ungewöhnliche Schritt der EBL Rechnung. Denn diese Investoren wollen die von ihnen verwalteten Gelder vornehmlich in einem regulierten Rahmen anlegen. «Anlagefonds bieten hier ein ideales und übliches Vehikel, um Zugriff auf solche Investitionen zu gewähren.»

Zudem schätzen es institutionelle Anleger gemäss EBL, direkt mit einem Spezialisten aus der Energieversorgung zusammenzuarbeiten. «In Kooperation mit institutionellen Investoren kann die EBL ihre Kompetenzen einbringen und als Dienstleistung vermarkten, ohne dass die EBL die gesamten finanziellen Mittel aufbringen muss.»

Die EBL bringt als Portfolioverwalterin die technische Expertise ein. Diese Dienstleistung generiert in der Erfolgsrechnung der Liestaler Energieversorgerin Zusatzzerträge. Die gekauften Anlagen hingegen bleiben im Besitz des Investmentfonds. Der Gewinn aus den Anlagen, also der Erlös aus dem produzierten

Strom abzüglich der Gestehungskosten, fliesst als Rendite in den Fonds ein.

Mit dem Verwalten eines eigenen Investitionsfonds beschreibt die Baselbieter Energieversorgerin zwar neue Wege. Doch im Grunde sei es nur eine Fortschreibung des bisherigen, sagt Andrist: «Das Management von Investitionen in erneuerbare Energieinfrastruktur ist unser Kerngeschäft. Auch die Zusammenarbeit mit institutionellen Anlegern hat sich bei der EBL schon etabliert.»

Versorgungssicherheit zentraler denn je

Doch um den Herausforderungen der Energiewende zu begegnen und die drohende Stromlücke in den kommenden Jahren abzuwenden, seien «massiv höhere Investitionsvolumen» für erneuerbare Energiequellen nötig, sagt Andrist. Die Versorgungssicherheit sei zentraler denn je – auch wegen der rasch voranschreitenden Elektrifizierung in

der Mobilität und im Wärmebereich. Mit dem neuen Investitionsfonds könnten in Zukunft auch EBL-eigene Projekte finanziert werden. Allerdings gälten dafür strenge Richtlinien, stellt Andrist klar. «Wenn wir eigene Projekte haben, müssen die von Dritten bewertet werden.» Es sei nicht möglich, dass die EBL in Liestal ein Projekt auflege und dann über ihre Tochterfirma die Investition aus den Finanzmitteln des Fonds bereitstelle.

Der neue Fonds ist nicht börsenkotiert. Der Kurs wird sich dennoch ändern: Einmal jährlich wird nämlich der Anlagenwert berechnet. Kleinanleger können sich jedoch an der Finanzierung des Fonds nicht beteiligen, auch wenn sich der EBL-CEO das wünscht. Aber das sei aus rechtlichen Gründen nicht möglich. «Die Schweizer Finanzmarktgesetzgebung ist sehr restriktiv», sagt Andrist.

Alexander Müller und Kurt Tschan

Schwerverletzter neben E-Scooter aufgefunden

Grenchen SO In der Nacht auf gestern ist ein schwerverletzter E-Scooter-Fahrer in Grenchen SO aufgefunden worden. Ein Rettungshelikopter flog den Mann in ein Spital. Die Polizei weiss nach eigenen Angaben nicht, wie es zum Unfall kam. Ein Passant meldete der Alarmzentrale um 00.15 Uhr, dass auf der Solothurnstrasse ein Verletzter liege, teilte die Kantonspolizei Solothurn gestern mit. Es sei unklar, ob es sich um einen Selbstunfall handle. Die Polizei nahm Ermittlungen auf. (sda)

ANZEIGE

ZAHNARZT-ZWEITMEINUNG
ZAHNPROTHETISCHE BERATUNG

Theo Büttel, Zahntechnikermeister
Nicolas Gabutti, Zahnarzt, Oralchirurg

Schneidergasse 27, 4051 Basel
061 641 41 30
079 230 36 37