



Kurven im Untergrund. Oberirdisch verlässt die S-Bahn den Bahnhof SBB auf dem Trasse der Elsässerbahn, taucht nach der Überführung Oberwilerstrasse zur Schützenmatte ab bis zur Haltestelle Mitte beim Marktplatz und könnte Richtung Bahnhof St. Johann abbiegen. Mit der Haltestelle Klybeck wird der Nordwesten erschlossen. Die Bahn unterquert zwei Mal die Wiese und fährt vom Norden her oberirdisch in den Badischen Bahnhof ein.



Ausblick vom Messeturm. Sabine Pegoraro und Hans-Peter Wessels wälzen S-Bahn-Träume. Foto Christian Merz

3,3 Milliarden beim Bund beantragt

Basel präsentiert seinen Vorschlag für die Linienführung der trinationalen S-Bahn

Von Thomas Dähler

Basel. Die beiden Basel haben den Synthesebericht für das gemäss den Plänen 3,3 Milliarden Franken teure S-Bahn-System beim Bund für den nächsten Bahn-Ausbau eingereicht. Gestern präsentierten die Regierungsräte Sabine Pegoraro (BL) und Hans-Peter Wessels (BS) in Basel die neuen Pläne für das Herzstück zwischen Basel SBB und dem Badischen Bahnhof. Neu ist vorgesehen, dass die S-Bahn die beiden Bahnhöfe oberirdisch anfährt. Die Margarethenbrücke soll dabei einer breiteren Brücke, dem «Margarethenplatz», weichen und zusätzlich als zweite Passerelle für den SBB-Bahnhof dienen.

«Wir sind einen Riesenschritt vorangekommen», bilanzierte Hans-Peter Wessels. «Wir haben den festen Willen, das Herzstück der S-Bahn zu bauen»,

erklärte Pegoraro. Die vorgestellte Linienführung ist völlig neu. Abgekommen sind die Planer in Abstimmung mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV), den SBB und der Deutschen Bahn von der Idee, den Bahnhof SBB und den Badischen Bahnhof durch einen unterirdischen Teil zu ergänzen und die Verbindung über steiles Gefälle zur Rheinunterquerung zu führen. Stattdessen wurde für das Herzstück eine Linienführung gewählt, die auch fernbahntauglich ist.

Vorgesehen ist, den Bahnhof SBB stärker als bisher nach Westen zu öffnen und in Kleinhüningen von Basel SBB her einen Bogen Richtung Badischer Bahnhof und optional Richtung Weil am Rhein zu schlagen. Geplant ist weiterhin eine S-Bahn-Station Mitte bei der Schifflande. Eine zweite Station soll es bei der Dreirosenbrücke im Klybeck geben.

Vorgestellt wurde die «Bestvariante» von Rudolf Dieterle, Koordinator Bahnknoten Basel. Dieterle erläuterte, dass mehrere Varianten für die trinationale S-Bahn geprüft wurden, auch eine ohne das Herzstück zwischen Basel SBB und dem Badischen Bahnhof. Die gewählte Variante schloss dabei klar am besten ab. Sie enthält zusätzlich zum Herzstück einen Y-Ast von Basel-Mitte nach Basel-St. Johann.

Ohne das Herzstück geht es nicht

Klar bestätigt sei, sagte Rudolf Dieterle, dass das Herzstück die zentrale Voraussetzung für einen besseren Kundennutzen sei. Es ermögliche weniger Umsteigevorgänge, kürzere Reisezeiten, dichtere Takte und eine Entlastung der Tramlinien durch die Innenstadt. Eingeleitet sei auch die Flexibilität für die Zukunft: «Angebotskonzepte sind

kurzlebig, Infrastrukturbauten aber langlebig.» Für die Berücksichtigung städtebaulicher Überlegungen sei das Architekturbüro Herzog & de Meuron beigezogen worden. In Basel-Mitte werde täglich mit 80 000 Personenbewegungen gerechnet. Berücksichtigt würden im S-Bahn-System die Potenziale der möglichen Hotspots Morgartenring, Wolf, Solitude und Klybeck.

Für das Herzstück belaufen sich die auf 20 Prozent genauen Kostenschätzungen auf 1,9 Milliarden Franken. Dazu kommen 0,4 Milliarden für den Y-Ast. Zusammen mit allen nötigen Kosten auf den Zufahrten ist mit 4,25 Milliarden zu rechnen. Eingeleitet wurden beim Bund für den nächsten Ausbauschnitt 3,3 Milliarden, inklusive Y-Ast. Es wäre dies der Netto-Aufwand, den der Bund im Rahmen von Step 2030/35 finanzieren müsste.

Ärger und Freude übers Herzstück

Planer legten nach wenigen Monaten neue Variante vor

Von Daniel Wahl

Basel. Man konnte sich an der gestrigen Medienpräsentation zum Projekt Herzstück freuen und ärgern zugleich: Freuen darüber, dass acht Jahre nachdem die beiden Parlamente in Basel und Liestal 1,2 Millionen Franken für die Ausarbeitung einer Bahnlinie unter dem Rhein bewilligten, nun eine verbindliche Trasseführung auf dem Tisch liegt. Sie entspricht sogar den Grundanforderungen einer Bahnlinie, hat also ein normgerechtes Gefälle, sodass Fernzüge auch Deutschland ansteuern könnten. Nach einem Projekt-Reset in diesem Winter erarbeiteten die Projektplaner einen 200-seitigen Synthesebericht, den sie fristgerecht beim Bundesamt für Verkehr abgeliefert haben.

Ärgern durfte man sich darüber, dass dieses langjährige Planungschaos gestern von solchen Worten begleitet war: «Die Region demonstriert mit den in kurzer Zeit und in hoher Intensität durchgeführten Vertiefungsarbeiten, dass sie nicht nur weiss, WAS sie will, sondern auch WIE und WANN.» Da fragt man sich unweigerlich, wurde in den acht Jahren vorher gearbeitet?

Noch im Januar dieses Jahres glaubten die Planer, sie müssten Tiefbahnhöfe unter dem Badischen Bahnhof und dem Bahnhof SBB bauen, um den «Tauer» unter dem Rhein bahntechnisch bewältigen zu können, und die Station Mitte liege im Gebiet St. Johann. Wie gross ein solcher Tiefbahnhof sei, wusste Projektkoordinator Rudolf Dieterle im Januar nicht zu sagen. Nun ist wieder alles anders: Die Haltestelle Herzstück befindet sich wieder unter dem Marktplatz. Sie soll S-Bahn-Grösse haben. Ferner braucht es nun doch keine teuren Tiefbahnhöfe.

Die Ingenieure haben das Problem des überlaufenen Bahnhofs SBB meister-

lich gelöst: Mit einem Neu- und Umbau der Margarethenbrücke zu einem Platz entlasten sie den Bahnhof und schaffen eine direkte, schnelle Schnittstelle zwischen den SBB-Perrons und Tram, Bus und Velo. Basel erhält einen Central-Park light, «die Innenstadt rückt näher und der Bau des Margarethenstichs für das BLT-Tram 17 ergibt erst richtig Sinn», hielt Dieterle fest.

Angst um Badischen Bahnhof

Mehrfach liessen die SBB durchblicken, dass es ohne Anbindung des Fernverkehrs nach Deutschland für das Herzstück kein grünes Licht gebe. Dezent (in Halbtönen) haben die Projektplaner nördlich des Badischen Bahnhofs einen Gleisbogen Richtung Deutschland eingezeichnet. Hinter vorgehaltener Hand heisst es, dass dieser Bogen bestimmt kommt. SVP-Grossrat Heinrich Überwasser hat erkannt, was es bedeutet: Auf die gestrige Medienmitteilung reagierte er: «Das ist der Anfang vom Ende des Badischen Bahnhofs.» Er wird abgehängt und zum S-Bahn-Bahnhöfchen degradiert.

Fraglich ist, ob der Bund gewillt ist, den Ypsilon-Abzweiger Richtung Bahnhof St. Johann zu finanzieren. Hier besteht bereits eine Zugverbindung. Würde man auf dieses «Dessert», wie es Dieterle ausdrückte, verzichten, könnte die Station Mitte optimaler platziert werden. Auf die umständlichen Schlaufen im Untergrund könnte verzichtet werden, das gesamte Herzstück-Projekt mit dem neusten Preisetikett von 4,2 Milliarden würde günstiger.

Ein Ärger war schliesslich der Satz von Regierungsrätin Sabine Pegoraro: «Vor allem haben wir nun die fehlenden Player, SBB, BAV und Deutsche Bahn an Bord geholt.» Man kann sich ja über diesen Erkenntnisgewinn nach bald einem Jahrzehnt allerdings auch freuen.

Ein Interview, das im Voraus Klarheit schaffte

SBB-Chef Andreas Meyer und seine Ansprüche

Von Markus Wüest

Basel. Im Rückblick wird klar, weshalb SBB-Chef Andreas Meyer am Gründonnerstag der BaZ ein grosses Interview gab, in dem es vordergründig um die Konferenz Smart Suisse ging, die heute in der Messe Basel stattfindet. Tatsächlich verschaffte sich Meyer so die Gelegenheit, noch vor der öffentlichen Vorstellung des Syntheseberichts seine Sicht der Dinge darzulegen. Wenn man das Interview, das wir vorgestern publizierten, nun noch einmal liest, wird ersichtlich, dass auch diese angebliche definitive Variante des Herzstücks, was Meyer angeht, bereits Makulatur ist:

1. Zitat Andreas Meyer: «Wir führen in Basel aber auch Gespräche mit der Deutschen Bahn über den internationalen Verkehr und den Badischen Bahnhof. Von Deutschland aus über Basel in die Schweiz können wir eine halbe Stunde Fahrzeit gewinnen, wenn wir dies in der Stadtplanung berücksichtigen.»

Was das heisst: Eine halbe Stunde Zeitgewinn ist nur möglich, wenn der Badische Bahnhof nicht mehr angefahren wird. Wenn im Synthesebericht «optional» ein Bogen direkt nach Norden eingezeichnet wurde, ist dies aus Sicht der SBB nicht Option, sondern Pflicht.

2. Zitat Andreas Meyer: «Ich verstehe schon, dass man immer möglichst genau wissen will, welche Linienführung die endgültige sein wird, wo die Haltestellen genau sind und wie viele Züge wo und wann halten. Die grosse Frage aber muss lauten: Welches sind die Herausforderungen und wo liegt das Potenzial? (...) Ich

verstehe sehr gut, dass es gewisse Quartiere gibt – zum Beispiel Mitte, Klybeck, Solitude, Morgartenring –, die noch besser erschlossen werden sollen. Dies liegt in der Planungshoheit der Kantone. Aber in einer Gesamtkonzeption dürfen wir den Fernverkehr und den internationalen Personenverkehr selbstverständlich nicht ausser Acht lassen und den Güterverkehr auch nicht.»

Was das heisst: Die Basler können sehr gerne nach ihren Vorstellungen planen. Letztlich muss das aber aus Sicht der SBB in einem grösseren Ganzen Sinn machen und Nutzen bringen.

3. Zitat Andreas Meyer: «Nächstens werden die Kantone den Synthesebericht für das Herzstück vorlegen. Der ist schon einmal eine sehr gute Basis, um dann Schritt für Schritt weiterzugehen.»

Was das heisst: Entscheidend sind die Worte «gute Basis» und «Schritt für Schritt weitergehen». Beziehungsweise die Wortwahl im zweiten Zitat: Der Wunsch nach einer möglichst genauen Linienführung, die die endgültige sein soll. Wäre Meyer der Überzeugung, die Basler hätten das Ei des Kolumbus gefunden, hätte er das wohl anders formuliert.

4. Zitat Andreas Meyer: «Sackbahnhöfe haben aus verschiedenen Gründen Nachteile. Dass man sich – auch in Basel – nach Durchgangsoptionen umschaute, ist aus meiner Sicht das einzig Richtige.»

Was das heisst: Auf den Bahnhof Basel SBB zu setzen und ihn zum Durchgangsbahnhof zu machen, entspricht dem Wunsch der SBB.

Kommentar

Entscheidend ist die Fernbahn

Von Thomas Dähler



Lange, sehr lange hat es gedauert. Jetzt haben die beiden Basel endlich ihre Vorstellungen einer S-Bahn in der trinationalen Region

Basel beim Bundesamt für Verkehr deponiert. Die ausserkorene Variante enthält gegenüber früheren Vorstellungen erhebliche Vorteile. Es wäre aber eine Illusion zu glauben, die Linienführung eines künftigen Herzstücks sei damit definitiv. Vor allem zur S-Bahn-Station Mitte und zum Y-Ast dürfte das letzte Wort noch nicht gesprochen sein. Kaum mehr gerüttelt werden dürfte an der erweiterten oberirdischen Öffnung des Bahnhofs SBB Richtung Westen, verbunden mit der genialen Nutzung einer neuen Margarethenbrücke als Entlastung für den Kundenzugang zum Bahnhof Basel SBB.

Die Chancen, dass die Basler S-Bahn vom Bund im Ausbauschnitt Step 2030/35 berücksichtigt wird, ist intakt – zumindest in der Variante, in welcher der Bund die Periode um fünf Jahre ausdehnt und den Finanztopf von sieben auf zwölf Milliarden Franken aufstockt. Immerhin weisen das Basler S-Bahn-Projekt und die Zufahrtsstrecken noch finanziellen Spielraum auf. Basel wird sich darauf einstellen müssen, dass in Bundesbern der Kampf um die Linienführung fortgesetzt und der politische Verteilungskampf um die finanziellen Mittel heftig sein wird.

Von grosser Bedeutung wird bestimmt die Haltung der SBB sein. Wenn die SBB an einer Lösung der heute höchst unbefriedigenden Bahnsituation in Basel interessiert sind und aufzeigen können, dass sich über das Herzstück auch markante Verbesserungen im Fernverkehr zwischen der Schweiz und Deutschland realisieren lassen, wäre dies ein zentrales Argument, die Region Basel nicht auf später zu vertrösten. Eine trinationale S-Bahn Basel allein dürfte es in Bundesbern schwer haben; eine damit verbundene schnellere internationale Nord-Süd-Verbindung hingegen läge im Interesse der ganzen Schweiz.

thomas.daehler@baz.ch