

Priorität für die Regio-S-Bahn

Der Kapazitätsengpass im Schienennetz um Basel erfordert in den nächsten Jahren hohe Investitionen



Die Vorsteher der Baselstädtischen und Basellandschaftlichen Bau-, Verkehrs und Umweltdirektionen, Jörg Krähenbühl und Hans-Peter Wessels, machen sich gemeinsam Gedanken übers Schienennetz. FOTO: ANNETTE MAHRO

VON UNSERER MITARBEITERIN
ANNETTE MAHRO

LIESTAL. Etwa eine Milliarde Schweizer Franken investieren die Schweizer Bahn SBB, der Bund und die Kantone voraussichtlich in den nächsten 20 Jahren innerhalb ihres Programms „Bahn 2030“ in den Ausbau des Schienennet-

zes in und um Basel. Einerseits sind die Kapazitätsgrenzen erreicht, andererseits steigt die Nachfrage beständig und wird ihren nächsten Höhepunkt mit der 2017 erwarteten Eröffnung der Alpen-transversale NEAT erreichen. Die Verlagerung des Güterverkehrs über die Grenzen ist nicht im Gespräch, stattdessen sind die Zauberworte Entflechtung vor Ort und ein dritter Juradurchstich.

Ein besonderes Augenmerk legen die kantonal Verantwortlichen üblicherweise auf den Nahverkehr und dessen Ausbau. „Wir müssen sehen, dass der regionale Personennahverkehr nicht vom Güter- und vom Fernverkehr an die Wand gedrückt wird“, sagte der Vorsteher des Basler Bau- und Verkehrsdepartements, Hans-Peter Wessels, gestern vor Medienvertretern in Liestal. Ist Basel einerseits

Einfallstor für die deutschen ICE- und die französischen TGV-Est und demnächst auch die TGV-Rhin-Rhone-Züge, gibt es gleichzeitig als Basler Besonderheit auch ein hohes Güterverkehrsaufkommen. Während Güterzüge etwa in der Region Zürich nämlich nur zehn Prozent des Schienenverkehrs ausmachen, sind in und um Basel etwa die Hälfte aller Bahnen Güterzüge.

Problematisch sind auf dem nicht nach Betriebsarten getrennten Netz unterschiedliche Geschwindigkeiten, Takte, Höhen und Gewichte. Die reibungslose Koordination des Schienenverkehrs ist deshalb gerade in der Schweiz, die auf ihren Schienen im Vergleich zum restlichen Europa fast die doppelte Belastung aufnimmt, Maßarbeit. Aus Koordinationsgründen müssen Züge, das allerdings auch in anderen Ländern, wegen dieser unterschiedlichen Vorgaben oft sehr viel langsamer fahren, als sie es eigentlich könnten. Einer, der sich hier sehr detailliert auskennt, ist Stephan Maurer, langjähriger Verantwortlicher bei der SBB für den regionalen Schienenverkehr und

heute Inhaber eines Planungsbüros. Er brachte als Beispiel den schweren Güterzug, bei dem es unter allen Umständen gelte, einen Vollstopp auf der Strecke zu vermeiden, da er je nach Gewicht und Steigung mehrere Minuten bräuchte, um überhaupt wieder anzufahren. Die Regio-S-Bahnen seien dagegen, auch wenn sie kurzfristig relativ hohe Geschwindigkeiten erreichen, wegen ihrer vielen Stopps im Vergleich klar die langsamsten. Beides fahre aber auf einer Schiene.

Spätestens zur für 2017 vorgesehenen Eröffnung der Alpentransversale NEAT erwartet Hans-Peter Wessels denn auch den nächsten Paukenschlag. Bis dahin sollen unter anderem mit so genannten Über- oder Unterwerfungen, die Schienenstränge anstatt mit Weichen, mit Brücken- oder Untertunnelungskonstruktionen miteinander verbinden, erste Entflechtungen der verschiedenen Schienenverkehre erreicht worden sein. Auch die Innenstadtverbindung, das „Herzstück“ zwischen Badischem Bahnhof und SBB und zusätzliche Gleisachsen sollen das System aufnahmefähig für zusätzliche An-

sprüche machen, wie sie etwa ein Ausbau der Regio-S-Bahn im wünschenswerten Viertel- statt bisher Halbstundentakt erforderte. „Eigentlich müssten wir schon jetzt zusätzliche Züge einsetzen“, sagt auch der Baselbieter Bau- und Umweltdirektor Jörg Krähenbühl. Dass das Problem kein rein schweizerisches ist, ist indes allseits unbestritten. So befasst sich etwa das Interreg geförderte Projekt „Korridor 24“ mit der Nord-Südverbindung von Rotterdam nach Genua und versucht die Entwicklung des alpentransversalen Zugverkehrs sicherzustellen, sie abzustimmen und zu beschleunigen. „Wir kämpfen mit den Deutschen, Holländern und den Italienern an einem Schienenstrang“, beteuert Hans-Peter Wessels. Der seit längerem in den Schubladen verschwundenen „Bypass“ auf der deutschen Hochrheinstrecke stehe dagegen derzeit nicht auf der Traktandenliste. Auch Stephan Maurer beruhigt: „Ein großes Problem wäre ja auch die Verbindung von Weil am Rhein ans Grenzacher Horn gewesen. Das hätte sich wieder nur mit einem neuen Schienenstrang durch Basel lösen lassen.“ Und dafür ist einfach kein Platz.