

# Das Jahrhundertprojekt Basler S-Bahn

## Eine unterirdische Stadt-Durchquerung als besondere Knacknuss

Von unserem Nordwestschweiz-Korrespondenten Sergio Aiolfi

Basel will sein S-Bahn-Netz ausbauen, um mit der demografischen Entwicklung Schritt zu halten. «Herzstück» dieser Pläne bildet eine unterirdische Durchquerung der Innenstadt – ein langfristiges Milliarden-Vorhaben.

Die Zahl der Bewohner von Basel-Stadt ist seit geraumer Zeit im Schrumpfen begriffen, und obschon sich die Behörden eifrig darum bemühen, diesem Trend Einhalt zu gebieten, wird er sich in den nächsten Jahrzehnten kaum umkehren lassen. So jedenfalls lautet die Prognose der Demografen. Das kantonale

Baudepartement geht in einer vor Jahresfrist publizierten Studie\* (und gestützt auf Erkenntnisse zur Immobilien- und Bau-marktentwicklung von Wüest und Partner) davon aus, dass sich die Einwohnerschaft der Rheinstadt bis 2030 um 6 Prozent verringern wird, die Zahl der Arbeitsplätze umgekehrt aber eine Steigerung um 12 Prozent erfahren dürfte. Eine entgegengesetzte Tendenz zeichnet sich in der Agglomeration ab, vor allem in den nicht mehr ganz stadtnahen Gebieten Laufental, Ergolzthal und Frickthal; während im engeren «Speckgürtel» eine bevölkerungs-

\* Gesamtverkehrsmodell der Region Basel. Modelloptimierung 2003 und Prognosezustand 2030. Baudepartement des Kantons Basel-Stadt, Basel Mai 2007.



Ein neues S-Bahn-Netz soll den öffentlichen Verkehr in Basel entflechten.

mässige Stagnation zu erwarten ist, wird die Zahl der Einwohner an der «Peripherie» um 5 Prozent zunehmen, dies bei einem Arbeitsplatz-Wachstum von nur 1 Prozent. – Es wird, so das Fazit, also immer mehr Leute geben, die in der Stadt arbeiten und weit vom Zentrum wohnen.

### Periphere Pendler

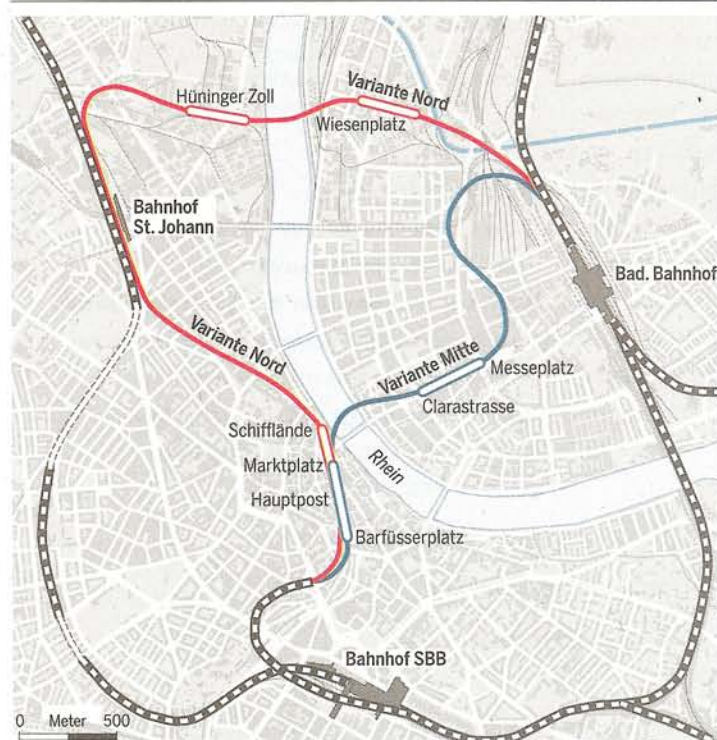
Für die Richtigkeit dieser Prognose gibt es keine Gewähr. Dennoch bildet sie nicht nur für die Stadtentwickler, sondern auch für die Verkehrsplaner eine wichtige Grundlage, und basierend darauf gehen Letztere davon aus, dass die Infrastruktur langfristig grundlegend angepasst werden muss. Das nähere Einzugsgebiet Basels ist dank dem dichten Tramnetz gut erschlossen. Verbesserungsbedürftig ist aber die Stadt-Anbindung des Strassenbahnnetzes allein dürfte dazu kaum mehr genügen, da Trams mangels Reichweite, Reisegeschwindigkeit und Sitzplatzangebot nicht imstande sein werden, den wachsenden Strom von peripheren Pendlern zu bewältigen. Was es als Grob- und Mittelverteiler braucht, ist eine gut funktionierende S-Bahn.

Basel verfügt zwar, ebenso wie andere Agglomerationen, heute schon über ein weitläufiges Netz von S- und Regionalbahnen. Ein grosses Handicap des lokalen Schienenverkehrs ist aber, dass er fast ausschliesslich auf Hauptstrecken verläuft, Güter- und Personenzüge (im Unterschied etwa zur Stammstrecke der Zürcher S-Bahn) die gleichen Trassees benutzen und die S-Bahnen, wegen der vielen Halte, die Geschwindigkeit von Transitzügen erheblich einschränken. Das Problem wird sich in Zukunft noch verschärfen; mit der vollen Inbetriebnahme der beiden neuen Alpenbasistunnel Lötschberg und Gotthard dürfte es auf den beiden wichtigsten Zulaufstrecken nach Basel, im Ergolz- und im Fricktal, zu deutlichen Zunahmen des Güterverkehrs kommen. – Um die Zuverlässigkeit der S-Bahn zu gewährleisten, so meint Alain Groff, Leiter der Abteilung Öffentlicher Verkehr im Basler Wirtschafts- und Sozialdepartement, muss ein möglichst unabhängiges S-Bahn-Netz geschaffen werden.

Voraussetzung dafür ist ein hoher Grad an «Kreuzungsfreiheit», was voraussetzt, dass sich langsame S-Bahnen und schnelle Personen- und Güterzüge beim Passieren nicht gegenseitig in die Quere kommen. Erreichen will man dieses Ziel in den nächsten 10 bis 15 Jahren mit dem Bau von niveaufreien Kreuzungen, sogenannten Überwerfungen, im Raum MuttENZ - Pratteln. Auch die vorgesehene zweite Eisenbahnbrücke über den Rhein, die 2011/12 in Betrieb genommen werden soll, dient der Entflechtung des Bahnverkehrs; künftig werden Güter- und Personenzüge über je einen separaten Flussübergang verfügen. Jenseits der Grenze in Deutschland wird im Rahmen des Viergleis-Ausbau Karlsruhe-Basel ebenfalls die Kapazität der Infrastruktur erhöht, was zusammen mit der Realisierung der Schweizer Vorhaben, so hofft man, dereinst erlauben wird, innerhalb der trinationalen Agglomeration die S-Bahn im 15-Minuten-Takt verkehren zu lassen.

Was jedoch selbst bei optimaler Ausgestaltung des S-Bahn-Verkehrs fehlt, ist der direkte Zugang zur Innenstadt. Basels Bahnhöfe sind – wie kaum in einer anderen Schweizer Metropole – eher peripher gelegen, in erheblicher Entfernung von den Kulturinstitutionen und den grösseren Einkaufszentren. Bequem zu erreichen sind diese

### S-Bahn Basel, Varianten «Herzstück»



Quelle: Basel Stadt / SBB

NZZ

Orte nur mit dem Tram, und entsprechend stark frequentiert sind die Verbindungen, die etwa vom Bahnhof SBB über den Aeschenplatz und die Schiffflände bis zum Claraplatz führen.

Im Hinblick auf das prognostizierte Wachstum der peripheren Bevölkerung und ausgehend vom Wunsch, diese besser an die Stadt anzubinden, ist in den letzten Jahren der Plan einer S-Bahn-Transversalen mitten durch die Stadt vorangetrieben worden: einer Passage, die unterirdisch vom Bahnhof SBB (im Süden) bis zum Badischen Bahnhof (im Norden) führt und in der Innenstadt mit unterirdischen Stationen bestückt ist. Die Idee ist jahrzehntealt, hat aber erst im Laufe der letzten Jahre konkretere Gestalt angenommen. Mit dem «Herzstück» wäre kein Umsteigen vom Zug auf das Tram mehr erforderlich, was den Reisekomfort und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöhte. Die Untertunnelung hätte aber auch bahntechnische Vorteile; die zeit- und aufwendigen Spitzkehren, welche die S-Bahn-Linien heute noch in den beiden Bahnhöfen vornehmen müssen, würden obsolet.

### Gestalten oder nachvollziehen?

Die Verkehrsplaner hatten bei der Transversalen zwischen zwei Ansätzen zu wählen: einem sich an der Nachfrage orientierenden Projekt, dessen Ziel es ist, bereits existierende und künftig vermutlich weiter wachsende Personenverkehrsströme zu bewältigen – und einem eher gestalterischen Ansatz, der dazu bestimmt ist, einzelne städtische Entwicklungsgebiete zu erschliessen und aufzuwerten. In Bezug auf das «Herzstück» entsprachen diese beiden Ansätze zwei verschiedenen Linienführungen: Dem Projekt «Mitte», das sich an der bereits heute stark frequentierten Tram-Route Bahnhof SBB-Marktplatz-Claraplatz-Badischer Bahnhof orientiert und diese Strecke quasi unterirdisch dupliziert, stand die «Nordvariante» gegenüber, eine Linie, die ab

Marktplatz nordwärts abbiegt und den Badischen Bahnhof über eine grosse Schlaufe erreicht; dieser Umweg hätte Zwischenhalte im St.-Johann-Quartier, beim Novartis-Campus oder im Hafeneck erlaubt und damit zukunftssträchtige Entwicklungsgebiete näher ans Zentrum gebracht.

Nach jahrelangem Evaluieren hat die Regierung im vergangenen Oktober grundsätzlich entschieden, die Variante «Mitte» prioritär weiter zu verfolgen und die «Nordvariante» nur als Option bestehen zu lassen. Ausschlaggebend für den Richtungsentscheid waren nicht allein die (prognostizierten) Kosten, die für die zentrale Transversale mit 1,2 Milliarden Franken deutlich tiefer liegen als die mit 1,5 bis 1,8 Milliarden veranschlagten Ausgaben für die Nordvariante. Entscheidend waren auch Kosten-Nutzen-Überlegungen: Die zweite Variante hätte das zentrale rechtsrheinische Kleinbasel – inklusive Messe – vollständig ausgeklammert, wegen der Schlaufe die Fahrt zwischen den beiden Bahnhöfen von sechs auf zwölf Minuten verdoppelt und damit nicht zuletzt die Betriebskosten in die Höhe schnellen lassen.

### **Wer soll bezahlen?**

Die «Mitte» kommt zwar günstiger zu stehen als die «Nordvariante», ist aber auch so noch viel zu teuer, um vom Kanton Basel-Stadt alleine finanziert zu werden. Das wäre auch insofern nicht angebracht, als das «Herzstück» einen Nutzen generieren würde, der weit über die Kantons- und Landesgrenzen hinausreicht. Es ist deshalb naheliegend, dass sich auch Dritte am Vorhaben beteiligen werden, namentlich die Nordwestschweizer Nachbarkantone, allen voran Baselland. Bei den

Vorstudien hat man bereits kooperiert; die Zweckmässigkeitsprüfung beispielsweise, die im Juli 2004 vorgelegt wurde, war ein partnerschaftliches Projekt, mit Beteiligung der beiden Basel und der SBB. Ob sich die Baselbieter nach der Finanzierung der Projektprüfung auch an dessen Umsetzung beteiligen werden, steht jedoch auf einem anderen Blatt.

Auch den Bund wird man dereinst um Unterstützung ersuchen; das Projekt ist im Agglomerationsprogramm eingestellt, allerdings nicht in jenem Teil, der zwischen 2011 und 2014 umgesetzt werden soll. In Basel denkt man längerfristig. Offiziell ist davon die Rede, dass für die Realisierung des Herzstücks mit einer Vorbereitungs- und Bauzeit von über 20 Jahren zu rechnen sei – ein generationenübergreifender Plan. Wie der Leiter des Vorhabens, Alain Groff, indessen erklärt, könnten diese zeitlichen Vorgaben auch verkürzt werden; so sei eine Inbetriebnahme vor 2025 nicht auszuschliessen.