

27.4.2017, von Peter Schenk — bz

HERZSTÜCK REGIO-S-BAHN

Vom Klybeck über den Marktplatz direkt zum Bahnhof: Basel Nord erhält S-Bahn-Anschluss



Visualisierung Haltestelle Mitte, Ausgang Uni / Unispital

© Herzog de Meuron

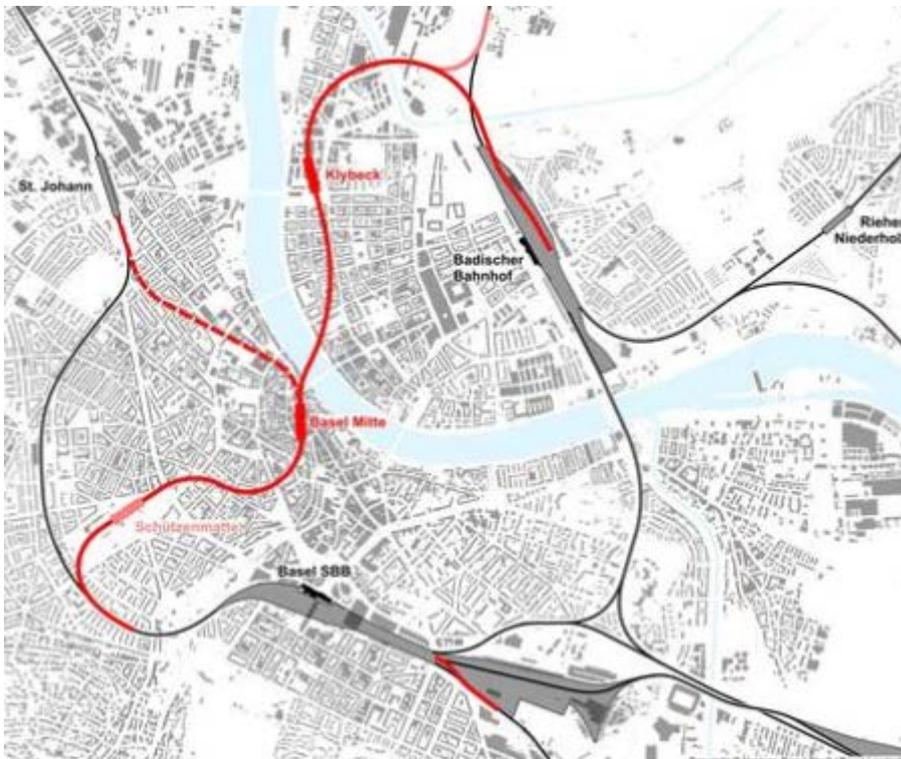
Die neuen Pläne zum Herzstück strotzen vor Überraschungen. Auf die geplanten Tiefbahnhöfe beim Bahnhof Basel SBB und beim Badischen Bahnhof wird verzichtet. Basel Nord wird ans S-Bahn-Netz angebunden und die Margarethenbrücke wird Umsteigeplatz.

Die Grundidee, die beiden Basler Bahnhöfe unterirdisch durch die Innenstadt miteinander zu verbinden, bleibt bestehen, ansonsten aber strotzen die neuen Pläne für das Herzstück Regio-S-Bahn vor Überraschungen. Sie wurden am Mittwoch bei grossem Medienandrang bei einer Pressekonferenz in luftiger Höhe

mit Blick auf Stadt, Dreiland und Bahnlinien in der Bar Rouge im Basler Messeturm vorgestellt.

Der im Rahmen des Vorprojekts zum Herzstück Regio-S-Bahn erstellte ausführliche Synthesebericht liegt dem Bund bereits vor. Voraussichtlich bis 2020 soll Bundesbern entscheiden, inwieweit es die Basler Milliardenpläne finanziert. Mit dem Bau könnte 2021 begonnen werden, früheste Inbetriebnahme wäre 2030.

Die wichtigste Neuigkeit ist wohl, dass der Entwicklungsraum Basel Nord durch eine neue unterirdische Haltestelle Klybeck erschlossen werden soll – hier geht es nicht nur um die vielen Jobs der Pharma, sondern auch um zahlreiche Wohnungen, die im Entwicklungsgebiet Klybeck auf den frei werdenden Geländen von BASF und Novartis wie auch auf der etwas weiter entfernten Klybeckinsel entstehen sollen.



Herzstück Variante Hoch Y

© zvg

Ausgangsstollen unter dem Rhein?

Bisher war immer von einer Haltestelle in der Nähe des Claraplatzes die Rede. Einer der Hauptkritikpunkte am Herzstück Regio-S-Bahn war die mangelnde Erschliessung von Basel Nord. Diese Kritiker müssten jetzt verstummen. Die geplante Haltestelle Klybeck liegt annähernd in Nord-Süd-Richtung parallel zur Klybeckstrasse und beginnt im Bereich der Querung der Nordtangente A3. Ausgänge sind zu den Tramhaltestellen Dreirosenbrücke und Ciba vorgesehen. Denkbar ist auch ein Ausgangsstollen unter dem Rhein hindurch zum Novartis Campus.

Im Gespräch mit der bz räumt der Basler Baudirektor Hans-Peter Wessels ein, dass der Tunnelplan nicht weit gediehen sei. Es gebe auch die Idee, eine Fährverbindung zum Campus einzurichten. Laut Rudolf Dieterle, Koordinator Bahnknoten Basel, wird für die Haltestelle Klybeck mit einer Frequenz von täglich 14 000 Personen gerechnet.

Ein regelrechter «Hotspot» dürfte die zweite geplante unterirdische Haltestelle namens Mitte werden. Sie liegt 28 Meter unter dem Marktplatz. Hier ist mit täglich 80 000 Fahrgästen zu rechnen. «Damit gehört die Haltestelle in der Schweiz zu den Top 20», führte Dieterle aus. Mitte besitzt zwei Gleise mit einem Mittelperron von 235 Metern Länge und soll die Universität, das Universitätsspital sowie den Tram- und Busknoten Schiffflände erschliessen. Die Ausgänge sind denn auch zur Schiffflände, zu Universität/Spital und zwischen Markt- und Barfüsserplatz vorgesehen.

Die sogenannte Variante Hoch Y, die sich unter insgesamt fünf geprüften Varianten deutlich durchsetzen konnte, verzichtet gänzlich auf unterirdische Tiefbahnhöfe bei den beiden Basler Bahnhöfen SBB und Badischer Bahnhof, die bisher angedacht waren – eine weitere Überraschung. «Um die Kapazität des Bahnhofs Basel SBB möglichst optimal nutzen zu können, erfolgt die Einfahrt für den S-Bahn-Verkehr ab dem Gleisfeld Wolf durch den bestehenden Posttunnel», heisst es im Faktenblatt. Die S-Bahn halte also wie heute im Bahnhof SBB à Niveau. Von der Laufentallinie muss ein zusätzlicher Anschluss an den Posttunnel erstellt werden.

«Der Bahnhof SBB ist ein physikalischer Durchgangsbahnhof, der grossteils als Sackbahnhof genutzt wird. Das frisst viel Kapazitäten», erklärte Dieterle. Die mit dem Herzstück geplante Umstellung auf einen Durchgangsbahnhof würde Kapazitäten schaffen.

Verzicht auf Tiefbahnhöfe senkt Kosten

Die gewählte Variante führt aufgrund des Verzichts auf Tiefbahnhöfe zu geringeren Kosten. Ohne Zulaufstrecken, aber mit der Anbindung der Bahnhöfe, betragen die Investitionen für das Herzstück allein 1,9 Milliarden Franken. Der Y-Ast allein kostet 400 Millionen Franken. Da er Ausbauten der Bahnhöfe St. Johann und Euro-Airport (EAP) nach sich zieht, würden sich die Gesamtkosten Herzstück inklusive Y-Ast bis EAP auf 2, 8 Milliarden Franken belaufen.

Die gesamten Investitionskosten für alle Massnahmen zu Gunsten der trinationalen S-Bahn (siehe Grafik zum Angebot 2030) betragen laut Medienmitteilung 4,25 Milliarden Franken. Davon würden 800 bis 900 Millionen Franken auf «ohnehin notwendige Unterhalts- und Erneuerungsmassnahmen und von Dritten zu erwartenden Finanzierungsbeiträge» entfallen. Die effektiven Ausbaukosten zu Lasten des Bahnausbauprogramms Step, Ausbauschnitt 2030/35, also des Bundes, würden sich auf rund 2,6 Milliarden Franken ohne Y-Ast beziehungsweise 3,3 Milliarden Franken inklusive Y-Ast belaufen.

Ein neues Portal zur Stadt

Für den Bahnhof SBB bietet sich bei der gewählten Variante eine oberirdische Perronerschiessung an – bisher planten die SBB eine unterirdische Querung. Diese habe den Nachteil, dass auf der Gundeldinger Seite beim Meret Oppenheim Platz nur neun Meter für den Durchgang bleiben, so Dieterle. Auf der anderen Bahnofsseite sei zwar ein Durchgang beim Elsässer Tor möglich, aber alles andere als ideal.

«Attraktiver», so die Zusammenfassung des Syntheseberichts, sei die Lösung, die Margarethenbrücke in Richtung Osten auszuweiten. So ergebe sich die Möglichkeit, den westlichen Teil des Bahnhofs neu zu konzipieren. Die Gleise würden neu angeordnet, die Perrons verlängert und direkt mit der Brücke verbunden, die so ein neuer Umsteigepunkt auf den Nahverkehr werde.

«Der Bahnhof wird damit (konform mit den bahnbetrieblichen Planungen der SBB) insgesamt nach Westen verschoben und erhält durch eine zum Margarethenplatz verbreiterte Brücke ein neues Portal zur Stadt mit direkter fussläufiger Anbindung zur historischen Innenstadt», heisst es weiter.

Herzstück für alle Zugarten frei

Nachdem die Züge von Osten oberirdisch in den Bahnhof SBB eingefahren sind, überqueren sie im Westen auf der Elsässerbahn den Zoo und tauchen danach ins Herzstück ab. Nach der Haltestelle Mitte wird es in einer unterirdischen Nordschleife zur Tiefhaltestelle Klybeck geführt. Danach unterquert die Strecke in einem Bogen zweimal die Wiese und mündet in das oberirdische Gleisfeld des Badischen Bahnhofs ein. Der Anschluss erfolgt dabei an den hintersten Bahnsteig. Positiv sei bei der gewählten Variante, dass sie Spielräume für die Weiterentwicklung der beiden Basler Bahnhöfe offen lassen würden.

Die städtebaulichen Auswirkungen von Linienführung und Haltestellen wurden in Zusammenarbeit mit dem Basler Architekturbüro Herzog & de Meuron betrachtet, das auch für die Visualisierung verantwortlich zeichnet. Der Euro-Airport soll durch den Y-Ast angebunden werden. Dieser zweigt nördlich der Haltestelle Mitte von der Stammstrecke ab und wird beim Bahnhof St. Johann oberirdisch an die bestehende Strecke der Elsässerbahn angeschlossen. Der Y-Ast kann laut Bericht etappiert werden. Dies hänge von der Ausgestaltung des zukünftigen Fernverkehrsangebots ab.

Das Herzstück ist ohne Einschränkung des Rollmaterials konzipiert, kann also auch von Fernzügen durchfahren werden. Bei einem Halt in der unterirdischen Station Mitte, müsste diese allerdings auf 320 Meter für elsässische TER-Züge und 400 Meter für andere Fernzüge verlängert werden. Für den direkten Anschluss für den Fernverkehr aus und nach Deutschland besteht die Option, nördlich der Wiese auf gleichem Niveau abzuzweigen und beim Zoll Otterbach an die Hochrheinstrecke anzuschliessen.

Warum es das Herzstück überhaupt braucht, erklärte die Baselbieter Vorsteherin der Bau- und Umweltschutzdirektion Sabine Pegoraro: «Wir wollen direkte und leistungsfähige Verbindungen.» Der Schlüssel zur S-Bahn, die die bestehenden getrennten sieben Äste verbinde, sei das Herzstück. «Der Ausbau der

Zulaufstrecken nützt wenig, wenn wir die Heerscharen zwingen, im Bahnhof SBB umzusteigen.»

Hans-Peter Wessels: «Der Ausbau der Basler S-Bahn ist in Bern mittlerweile unbestritten»

27.4.2017 von Peter Schenk und Hans-Martin Jermann — bz Basel



Hans-Peter Wessels:

«Wir müssen wie die letzten zwei Jahre am Projekt weiterarbeiten und es mit den SBB und dem Bundesamt für Verkehr weiterentwickeln.»

© Kenneth Nars

Der Basler Baudirektor Hans-Peter Wessels (SP) erhofft sich vom neuen Margarethenplatz am Bahnhof SBB vielfältige Impulse.

Herr Wessels, bleibt es dabei oder müssen wir bald wieder mit einer Überraschung wie beim Bahnkongress im April 2016 rechnen? Damals haben Sie mit neuen Trassenvorschlägen die Diskussionen um das Herzstück erst angeheizt. Nun gab es wieder viel Neues.

Hans-Peter Wessels: Ich glaube, das ist jetzt sehr viel stabiler, besser konsolidiert und unter Einbeziehung der Partner von Bund und SBB entwickelt worden. Wir haben die Trassierung und die Positionierung der beiden Haltestellen definiert und aufzeigen können, dass es möglich ist, auf Tiefbahnhöfe, die sehr teuer wären, zu verzichten. Das begrüßen auch die SBB und die Deutsche Bahn (DB). Beim Bahnhof SBB schaffen wir das, indem wir

eine gute Anbindungsmöglichkeit westlich vom Bahnhof gefunden haben und erst auf der anderen Seite des Birsigtals in die Tiefe abtauchen müssen.

Darauf hätte man doch aber auch vorher schon kommen können!

Die Grundbedingungen haben wir erst jetzt im Rahmen des Vorprojekts klären können. Wir stehen aber immer noch am Anfang. Von den 30 Millionen Franken für das Vorprojekt haben wir bisher erst ungefähr ein Zehntel verbraucht. Die eigentlichen Arbeiten fangen erst an.

Ein wichtiger städtebaulicher Bestandteil ist die neue Margarethenbrücke. Was bringt diese?

Man kann damit mehrere Anliegen umsetzen. Der Bahnhof SBB ist heute wegen der Verkehrsbeziehungen relativ weit weg von der Innenstadt. Von der Margarethenbrücke aus ist es aber nur eine Tramhaltestelle bis zur Heuwaage. Im Moment ist das eine unattraktive Achse, durch die kaum jemand geht. Das kann in 20 Jahren ganz anders sein. Zudem ist es heute ein relativ langer Weg vom Centralbahnplatz durch die Bahnhofshalle und die Passerelle zu den Zügen hinab. Dasselbe gilt für den Meret-Oppenheim-Platz auf Gundeldinger Seite. Vom neuen Margarethenplatz wird der Fussweg sehr viel kürzer. Schliesslich entlastet er die Passerelle und bindet das Gundeli besser an die Stadt an.

Das Passagieraufkommen soll auf dem Margarethenplatz so hoch wie auf dem Centralbahnplatz sein. Ist das realistisch?

Absolut. Wenn die Züge sich um eine halbe Länge nach Westen verschieben und man das attraktiv ausbaut, kommt man mit ganz kurzen Wegen direkt zum Tram. Dort fahren die bestehende 16er-Linie und mit dem Margarethenstich der 17er aus dem Leimental.

Wie schätzen Sie die Chancen für das Herzstück in Bern ein?

Es ist schwer zu sagen, wie viel von unseren Projekten in den Finanzierungspaketen Platz hat. Es kommt auch darauf an, ob es für den Ausbau der Bahninfrastruktur sieben oder zwölf Milliarden Franken gibt. Die Chancen sind heute aber sicher grösser geworden. Ich halte es mittlerweile für unbestritten in Bundesbern, dass man die S-Bahn in Basel ausbauen muss. Ich bin optimistisch und hoffe, dass ein möglichst grosser Teil im nächsten Ausbauschnitt enthalten sein wird. Wenn nicht, ist es wichtig, dass wir die Bereitschaft für eine Vorfinanzierung signalisieren. Dafür muss der Bund das Projekt als wünschbar einstufen. Da sind wir aber zuversichtlich. Wir müssen wie die letzten zwei Jahre am Projekt weiterarbeiten und es mit den SBB und dem Bundesamt für Verkehr (BAV) weiterentwickeln.

Welche Rolle spielen diese dabei?

SBB und BAV müssen sich genau überlegen, inwieweit sie die neuen Infrastrukturelemente des Herzstücks auch für den Fernverkehr nutzbar machen wollen. Weil dies auch zentral den Badischen Bahnhof betrifft, muss natürlich auch die DB eingebunden sein.

«Nun haben wir die Lösung mit dem grössten Potenzial»

27.4.2017 von Hans-Martin Jermann — bz Basel

Die gewählte Variante fürs Herzstück stösst in Basel auf Lob von links und rechts. Offene Fragen bestehen jedoch zur Finanzierung.

Die ersten Stellungnahmen zum Variantenentscheid für das Herzstück fielen am Mittwoch sowohl in der Stadt als auch auf dem Land sowie von links bis rechts positiv aus: Mit den beiden Haltestellen Klybeck und Mitte würden zwei der wichtigsten Arbeitsplatzgebiete des Kantons «ideal» erschlossen, kommentiert der Basler Gewerbedirektor Gabriel Barell. Gut sei zudem, dass auf den Bau «unnötiger und teurer» Tiefbahnhöfe verzichtet werde, so Barell.

Martin Dätwyler, Vizedirektor der Handelskammer beider Basel, ergänzt mit Blick auf das gesamte S-Bahnnetz: Neben der Haltestelle Klybeck an der Durchmesserlinie seien die neuen S-Bahnstationen Wolf (Dreispietz), Solitude (Roche) und Apfelsee (Dornach) geplant. «Allesamt Gebiete, die für die Wirtschaft von grosser Bedeutung sind», fügt Dätwyler an.

Von Paris direkt zum Marktplatz

Grünen-Grossrat Michael Wüthrich – er präsidiert die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission – hält ebenfalls «sehr viel» vom Vorschlag der beiden Basel und des Konsortiums Bahnknoten Basel. «Aus Sicht der Stadtentwicklung haben wir nun die Lösung mit dem grössten Potenzial auf dem Tisch.» Im Pendelverkehr ergäben sich neue Perspektiven – das gelte sowohl für Zupendler in die Stadt, als auch für Basler, die anderswo arbeiteten.

Bestechend an der Variante sei zudem, dass der Bahnhof SBB relativ einfach vom Kopf- in einen Durchgangsbahnhof umfunktioniert werden könne. Wüthrich ist überzeugt, dass man beim Bund nun wohl von alleine auf die Idee kommen werde, den Fernverkehr ins Herzstück reinzupacken und zusätzliche Gelder zur Verlängerung der Perrons an den Haltestellen zu sprechen. Dann wäre es möglich, direkt von Paris die Basler Stadtmitte anzufahren – und umgekehrt.

Seit unzähligen Jahren laufen die Planungen und Vorbereitungen für eine unterirdische Verbindung durch die Innenstadt zwischen den beiden Basel Bahnhöfen SBB und Badischer Bahnhof.

Die Kompatibilität für den Fernverkehr hält Handelskammer-Vize Dätwyler für wichtig. Nun seien der Bund und die SBB gefordert. Einzige Schwäche des gelungenen Konzepts sei, dass «wir nun schon sehr lange darauf warten.»

Zentral sei, dass das vorliegende Konzept in den Ausbausritt Step 2030 reinkomme. Der Verteilungskampf um Geld aus Bundesbern werde hart, prognostiziert Dätwyler. Er findet aber, dass die Region Basel selbstbewusst auftreten solle

nach dem Motto: «Wenn wir weiterhin ein Wirtschaftsmotor für die Schweiz sein sollen, dann brauchen wir eine Infrastruktur, die Prosperität zulässt.»

Auch Hannes Schweizer (SP), Präsident der landrätlichen Bau- und Planungskommission, macht auf das grosse Volumen der eingegebenen Projekte aufmerksam. Vor diesem Hintergrund sei es sinnvoll, dass der Y-Ast Richtung St. Johann als mögliche zweite Etappe ausgeschrieben werde. Dies lasse Spielraum, falls der Bund nicht aufs volle Programm einsteige. «Gut finde ich, dass nun ein Projekt vorliegt, hinter dem alle Player stehen», fasst er zusammen.