

S-Bahn-Ausbau ab 2030 möglich

Interview mit dem SBB-CEO Am Trinationalen Bahn-Kongress in Basel plädiert Vincent Ducrot für einen Ausbau der internationalen Bahnverbindungen, unabhängig vom Langzeitprojekt Herzstück.

Thomas Dähler

In Basel hat am Freitag ein internationaler Bahnkongress stattgefunden – ausgerechnet in Basel, dessen Bahninfrastruktur einseitig auf die Schweiz ausgerichtet ist. Wie sinnvoll ist es, mit den Nachbarn im Elsass und in Südbaden über ein trinationales Bahnnetz zu sprechen?

Das ist sehr wichtig, denn das ist die Zukunft. Der Ausbau in den Grenzregionen muss verstärkt werden. Das zeigt sich auch etwa im Tessin oder in Genf. Damit erfüllen wir die Bedürfnisse vieler Kundinnen und Kunden.

Bei den Fernverbindungen hat sich in den letzten Jahren wenig verändert. Die Verbindungen nach Deutschland sind stabil geblieben, nach Frankreich wurde nur diejenige nach Paris verstärkt. Wie wichtig ist Basel für den internationalen Verkehr?

Sämtliche Verkehrsdestinationen sind für die SBB von Bedeutung. Wir werden den Verkehr mit Nachtzügen ausbauen – auch mit zusätzlichen Verbindungen ab Basel – zum Beispiel ab Fahrplanwechsel mit dem Nachtzug nach Amsterdam. Die Verbindungen nach Deutschland wollen wir verstärken. Und auch mit der französischen SNCF diskutieren wir mögliche Weiterentwicklungen. Es ist aber klar, dass wir bei unseren Wünschen von den Partnern abhängig sind, es liegt nicht alles allein in unserer Hand. Aber wir sind überzeugt, dass sich der Verkehr ins Ausland weiterentwickelt. Gerne möchten wir auch Verbindungen Richtung Luxemburg und Brüssel. Da ist die Situation aber schwierig.

Wie gross ist das Interesse bei der SNCF? Sie hat vor wenigen Jahren eine Verbindung nach Marseille geschaffen, diese aber schnell wieder eingestellt.

Dieser Entscheidung wurde mangels Trassenverfügbarkeit gefällig, da in Frankreich die Trassen für die TGV-Verbindungen sehr knapp sind. Auf den Hauptachsen kämpfen alle französischen Städte um TGV-Verbindungen. Auch war bei der Verbindung nach Marseille die Nachfrage zu tief, ausser in den Monaten Juli und August, in denen wir direkte Verbindungen anbieten konnten. Doch die SNCF ist dabei, die Kapazitäten für die TGV-Verbindungen zu erhöhen.

Zur Person

Vincent Ducrot ist seit April 2020 CEO der SBB. Der 59-jährige Freiburger ist in Châtel-Saint-Denis aufgewachsen und hat sein Studium an der ETH Lausanne mit einem Diplom als Elektroingenieur abgeschlossen.

Danach absolvierte er mehrere Weiterbildungen. Bereits von 1993 bis 2011 bekleidete er verschiedene Funktionen bei den SBB. Beteiligt war er insbesondere bei der Realisation der TGV-Verbindungen zwischen der Schweiz und Frankreich.

Ducrot ist verwitwet, wohnt in der Nähe von Freiburg und ist Vater von sechs Kindern. (td)



Vincent Ducrot: «Der Ausbau in den Grenzregionen muss verstärkt werden.» Foto: Yvain Genevay

Basel hat zwei Bahnhöfe, beide etwa gleich weit vom Zentrum entfernt. Ist das für die SBB ein Vor- oder ein Nachteil?
Weder noch. Wir nehmen die Situation, wie sie ist. Es ist insofern ein Vorteil, dass die Anschlüsse an die beiden Bahnhöfe einfacher sind. Im Fall von Zürich und Zürich-Flughafen ist es ein Vorteil, weil sich die Umsteigepassagiere aufteilen. Das ist auch der Grund, dass wir weiterhin planen, beide Bahnhöfe zu bedienen. Eine lokale Verankerung!

Die Deutsche Bahn hat angekündigt, sie wolle in Zukunft den Verkehr aus Richtung Zürich oder Bern direkt an den Badischen Bahnhof führen. Gibt es einen Konkurrenzkampf zwischen der Deutschen Bahn und den SBB um die beiden Basler Bahnhöfe?

Nein. Beide Bahnen arbeiten eng zusammen. In der Schweiz ist ein DB-Zug auch ein SBB-Zug und umgekehrt. So funktioniert die Zusammenarbeit international.

Heisst das, dass die Direktverbindung von Zürich oder Bern zum Badischen Bahnhof, ohne Halt in Basel SBB, vom Tisch ist.

Ja, das ist aktuell kein Thema mehr.

Sprechen wir noch über den regionalen Verkehr. Vor einigen Jahren wurde die direkte S-Bahn von Frick-Pratteln nach Mulhouse eingestellt. Gibt es keine Überlegungen, diese Direktverbindung wieder herzustellen?

Alle beteiligten Regionen müssen sich einigen, welche Verbindungen sie wollen. Die neue Diskussion wurde von den Bahnen eingeleitet. Jetzt werden wir sehen, ob dies die regionalen Politiker unterstützen. Zwar ist es zurzeit kein Thema, aber ich persönlich würde Direktverbindungen begrüssen. Es gibt gute Beispiele aus anderen Grenzregionen, die die Basler motivieren könnten, das wieder zu unterstützen.

Regional herrscht zurzeit die Meinung vor, dass dies erst wieder nach 2030 möglich wird, wenn der Flughafen angeschlossen ist. Warum nicht vorher?

Aufgrund von Bautätigkeiten im Raum Basel sowie weiterer Rahmenbedingungen ist es aus heutiger Sicht nicht vorher möglich, ein solches Angebot einzuführen.

«Wir planen in Basel, weiterhin beide Bahnhöfe zu bedienen.»

Welche Rolle spielt der Streit um die französischen oder schweizerischen Züge, die eingesetzt werden könnten?

Ein Streit ist das nicht, das sind konstruktive Diskussionen. Jedes Land hat lieber seine eigenen Züge. Ich bin zuversichtlich, dass wir gemeinsam eine Lösung finden werden. Unsere Zusammenarbeit mit der SNCF ist sehr eng, da können wir Vorschläge besprechen.

Langfristig möchte Basel das sogenannte Herzstück realisieren. Welchen Einfluss haben diese Pläne auf den kurzfristigen Ausbau der S-Bahn?

«Es ist ein Wunsch der Bahnen, den Euro-Airport anzubinden.»

Keinen, das sind zwei Welten. Das Herzstück ist ein langfristiges Projekt, das in Etappen umgesetzt werden muss. Es kostet neun Milliarden und muss deshalb sicher auf mehrere Angebotsschritte verteilt werden. Sehr entscheidend wird sein, dass wir und der Bund sich mit den lokalen Behörden über die einzelnen Schritte einigen.

Zur Gegenwart: Beginnen wird nächstens der Ausbau des Bahnhofs SBB, der um ein Perron erweitert wird. Was wird damit für den S-Bahn-Verkehr zusätzlich möglich werden?

Das Herzstück wird erst aus langfristiger Sicht Veränderungen bringen. Sofort verbessern müssen wir jedoch die Kapazität im Bahnhof – mit den vorgesehenen 180 Millionen Franken. Das zusätzliche Perron und die provisorische Passerelle sind Voraussetzungen für den S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Liestal und alle weiteren Angebotsausbauten.

Welchen Stellenwert hat die Anbindung des Flughafens?

Es ist ein Wunsch der Bahnen, den Euro-Airport anzubinden. Wir hoffen, dass hier jetzt die politischen Entscheide fallen. Natürlich hoffen wir gleichzeitig auch, dass bisherige Fluggastpassagiere auf internationale Züge umsteigen. Trotzdem ist ein besserer Modalsplit für den Euro-Airport wichtig. Ich hoffe, dass endlich Licht am Ende des Tunnels erscheint.

Welches ist Ihre Haltung zur inzwischen wieder in die Diskussion eingebrachten Ringbahn?

Diese ist für uns kein Thema. Es gibt mehrere Varianten, die immer wieder diskutiert werden. Der Bund entscheidet, was geprüft und ausgebaut werden soll.

Der Bund sieht für die zukünftige Entwicklung des Bahnhofs Basel SBB einen Tiefbahnhof vor. Ist dieser Entscheid definitiv?

Bund, Kantone und Bahnen haben sich darauf geeinigt, dass zur Einbindung des Herzstücks im Bahnhof Basel SBB ein Tiefbahnhof nötig ist. Es gab bekanntlich zahlreiche Herzstück-Varianten. Der Tiefbahnhof ist nun planerisch gesetzt, andere Fragen – wie zum Beispiel die Einbindung in Basel Badischer Bahnhof – werden noch studiert, genauso wie die möglichen Etappierungsschritte. Die Federführung bei dem Projekt liegt jedoch beim Bundesamt für Verkehr. Sobald bezüglich der Etappierung Re-

sultate vorliegen, wird der Bund informieren.

Die S-Bahn bedient in Basel-Stadt kleinere Stationen, zusätzliche sind auch in Planung. Gut frequentiert ist Basel-Dreispietz. Wie wichtig sind den SBB die weiteren Pläne, etwa für Basel-Solitude oder Basel-Morgartenring? Wollen Sie auch Basel-St. Johann, heute mit wenig Passagieraufkommen, wieder zum Leben erwecken?

Diese kleineren Stationen müssen im Zusammenhang mit dem Angebotskonzept beurteilt werden. In Freiburg etwa wurde der Bahnhof Poya ins Angebotskonzept aufgenommen und realisiert – mit Erfolg. Heute sind sich die Akteure in Basel noch nicht einig, wie das S-Bahn-System in den nächsten Jahren günstig weiterentwickelt werden soll. Da muss noch Arbeit geleistet werden. Wenn feststeht, wie sich die Passagierzahlen entwickeln, wird man sagen können, wo neue Bahnhöfe gebaut und bestehende wie St. Johann erweitert werden.

Das hängt also von der Politik ab.

Ja. Wir als SBB können nur beraten. Die Politik entscheidet, und dann setzen die Bahnen um. Es ist sehr wichtig, dass sich die Politik in Basel und im Elsass einigt. Nehmen wir zum Vergleich die grenzüberschreitende Bahnlinie Ceva in Genf: Dort spielte die Politik auf Schweizer und französischer Seite die entscheidende Rolle, sodass die neue internationale Verbindung gut umgesetzt werden konnte. Jetzt ist sie ein Erfolg. Es ist normal, dass Diskussionen Zeit brauchen. Alle haben ihre Prioritäten. Gut ist, dass in Frankreich jetzt auch die Regionen selbstständig entscheiden können.

Wie optimistisch sind Sie, dass es in Basel gelingt?

Ich bin optimistisch, dass wir gemeinsam etappenweise vorwärtskommen. Zuerst mit der bestehenden Infrastruktur und später mit zusätzlichen Ausbauten. Ich engagiere mich sehr stark dafür.

ANZEIGE

Ramstein
Optik
trifft
Eddie
Hara

