

Mehr Bahn gefällt vielen, der Preis dafür aber nicht

Basler Bahnkongress blickt grenzüberschreitend in die Zukunft

Von Markus Wüest

Basel. Bessere internationale Verbindungen, Viertelstundentakt, mehr Platz in den Zügen, Ausbau der S-Bahn in Basel. Am trinationalen Bahnkongress wurden gestern viele Visionen entwickelt, aber die Realität trotzdem nicht ganz ausgeblendet. Die Realität heisst: Als Bahnnutzer klingen solche Pläne für mehr Regionalverkehr und kurze Reisezeiten nach Mailand, Frankfurt, Marseille wunderbar, aber wenn die Bahnen dann plötzlich mehr Land brauchen und erst noch mehr Geld, sieht die Welt wieder anders aus.

Diese Erfahrung machte in der letzten Zeit vor allem die Deutsche Bahn (DB). «Stuttgart 21» wurde zum geflügelten Wort. Der Ausbau der Verbindung zwischen Karlsruhe und Basel auf vier Spuren verzögert sich um Jahre, weil sich besonders im Raum Offenburg die Anwohner mit Macht gegen die neuen Trassierungen wehren. Eckart Fricke, Konzernbevollmächtigter der DB, einer der hochkarätigen Referenten, verwendete das Wort «Wutbürger». Man habe bei der Planung früher vielleicht zu wenig berücksichtigt, räumte er ein, dass Lärm und Erschütterungen, die die Bahnen mit sich bringen, das Potenzial haben, grossen Widerstand auszulösen.

Der Kongress stand unter dem Motto «Bahnknoten Basel – Gateway oder Nadelöhr?». Dass beides zutrifft, liegt auf der Hand. Dafür hätten die Vertreter der Politik, der Bahnen und des Bundesamtes für Verkehr nicht ins Kongresszentrum kommen müssen. Es ging ihnen vor allem darum, Letzteres zu erweitern und Ersteres zu bleiben.

Neuer Juradurchstich

Basel spielt für den europäischen Eisenbahnverkehr unbestritten eine grosse Rolle. Und mit der Eröffnung des Gotthardbasistunnels 2016 wird die Bedeutung noch wachsen. Deshalb braucht es Basel Nord (Text unten), um effizienter Güter umschlagen zu können, und es braucht punktuelle Verbesserungen im

Netz, um die Kapazitäten zu erhöhen. Die Entflechtung bei Pratteln ist eines der Hauptanliegen von Philippe Gauderon, Chef Infrastruktur bei den SBB, genauso wie eine Neugestaltung der Einfahrt Ost zum Bahnhof Basel SBB. Aber als das Thema Wisenberg – was in der offiziellen SBB-Sprache neuerdings neutraler nur noch «neuer Juradurchstich» heisst – diskutiert wurde, gingen die Meinungen deutlich auseinander.

Dirk Bruckmann, Verkehrsexperte der ETH, sagte, der Tunnel sei unabdingbar. Alles andere sei letztlich bloss «Pflästerlipolitik». Denn um ohne auszukommen, müsse man entweder beim Ausbau des Regionalverkehrs Abstriche machen oder in Ausweichrouten investieren, zum Beispiel Stein-Säckingen–Koblenz–Turgi. Auch der Basler Regierungsrat Hans-Peter Wessels glaubt an den Bedarf. «Nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels wird sich die Situation anders präsentieren. Die Einsicht in die Notwendigkeit des neuen Tunnels wird schlagartig wachsen.»

Der falsche Dreisprung

Laut Gauderon aber gibt es vor 2040 keinen Bedarf für den Tunnel. Eines seiner Argumente: Südlich des «dritten Juradurchstichs» würden die Kapazitäten fehlen, um den Verkehr überhaupt aufzunehmen. Auch SBB-Chef Andreas Meyer mahnte zur Geduld. Die dringenderen Ausbauschritte wie zum Beispiel Basel Ost und Pratteln würden schon rund 900 Millionen Franken teuer. Das Herzstück werde zusätzliche zwei Milliarden kosten. «Sie können beim Dreisprung nicht mit dem dritten Sprung beginnen. Machen wir zuerst die beiden anderen.»

Mehr Einigkeit herrschte immerhin bei der Frage nach dem Bedarf für das Herzstück, einer neuen, weitgehend unterirdischen Verbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof. Damit liessen sich neue

schnellere Verbindungen im Regionalverkehr realisieren. Der Regionalverkehr, der in der Region Basel aber ohne eine Anbindung der beiden Nachbarländer Frankreich und Deutschland keinen Sinn macht. Sowohl Fricke wie auch Philippe Griffet, Vertreter des französischen Netzbetreibers Réseau ferré de France, äusserten sich dazu nur zurückhaltend. Dabei wäre zum Beispiel die rasche Elektrifizierung der Hochrheinstrecke zwischen Basel und Schaffhausen ein wesentlicher Teil dieses Ausbaus im regionalen – und letztlich auch im nationalen – Verkehr.

Oder die schnelle Anbindung des EuroAirports, zu der sich gestern auch der Bundesrat in Bern vernehmen liess. Er verlangt aus langfristiger Sicht sogar einen direkten Anschluss ans schweizerische Fernverkehrsnetz und nicht nur ans Netz der regionalen S-Bahn.

Die Entwicklung von Ideen für die Region, das war gestern zu spüren, ist zwar schön, scheitert aber öfter an Verständigungsschwierigkeiten oder an den unterschiedlichen politischen Kulturen. Karl-Heinz Hoffmann, Verbandsdirektor Regionalverkehr Hochrhein-Bodensee, sagte, es wäre manchmal besser, statt von tollen Perspektiven zu schwärmen, offen über die real existierenden Hindernisse zu sprechen.

«Wenn wir über trinationale Projekte reden, muss das im Grunde heissen, dass wir uns hier in der Region einigen müssen. Berlin, Paris – und wohl auch Bern – sind zu weit weg», sagte Hartmut Bäumer vom Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg.



Diesel statt Strom. Die rasche Elektrifizierung der Hochrheinstraße von Basel nach Schaffhausen tut not. Foto Aissa Tripodi

Das vergessene Herzstück von 1874



Ringbahn ohne Tunnel. Jakob Christens Idee. Quelle: Staatsarchiv Basel-Stadt

Basel. Die Idee einer besseren Verknüpfung der Bahnhöfe in der Stadt Basel ist keineswegs neu. Der Basler Historiker Stephan Appenzeller, derzeit noch Leiter Unternehmenskommunikation der BLS AG, ab Oktober verantwortlich für die Kommunikation bei den BVB, hat im Staatsarchiv einen spannenden Fund gemacht. Eine Karte von Jakob Christen, Geometer bei der damaligen Centralbahn, basel-landschaftlicher Politiker und offenbar Visionär. Die Karte von 1874 zeigt eine Vorwegnahme des Herzstücks zwar ohne Tunnel unter dem Rhein hindurch, aber mit einer Verschlaufung und einer Ringbahn. Die eine Linie wäre nördlich

des Badischen Bahnhofs mit einer zusätzlichen Eisenbahnbrücke von Kleinhüningen wieder ins St. Johann geführt worden. Eine andere Linie wäre auf der Grossbasler Seite dem Rhein entlang in Richtung Hüningen verlaufen. Damit die Linien elegant hätten verschlauft werden können, hätte Jakob Christen allerdings den Bahnhof SBB, wie er heute heisst, ein gutes Stück in Richtung Gundeli verschoben. Laut Stephan Appenzeller ist die Idee, die damals in den «Basler Nachrichten» publiziert worden war, allerdings so rasch wieder verschwunden, wie sie aufgetaucht war. Der Plan des Visionärs verstaubte 140 Jahre lang im Archiv. mw