

Für das Herzstück werden erste Weichen gestellt

Die Frage, welcher Weg durch die Stadt Basel für die Regio-S-Bahn der beste ist, wird endlich beantwortet

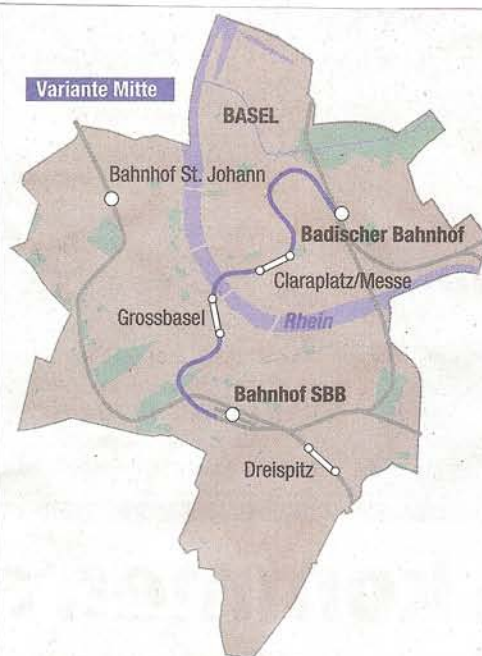
SAMUEL MATTLI

Am Montag geben die beiden Basel bekannt, wie es mit dem Herzstück der Regio-S-Bahn weitergehen soll. Die BaZ stellt das Projekt und seine Hintergründe vor.

Eigentlich waren die Meinungen zum Herzstück gemacht: Die Regio-S-Bahn soll, wie 2004 in einer Zweckmässigkeitsstudie vorgeschlagen (siehe Text unten), in einem Tunnel die Basler Innenstadt durchfahren. Optionen für einen Ausbau Richtung Basel-Nord sollen offengehalten werden. Da preschte vor Jahresfrist die landrätliche Bau- und Planungskommission vor und verlangte, die eigentlich schon lange verworfene Ringbahn – auf bestehenden Gleisen von Basel SBB nach St. Johann und von dort über ein neues Teilstück zum Badischen Bahnhof – erneut als S-Bahn-Korridor zu prüfen. Die Baudirektionen in Basel-Stadt und Baselland haben deshalb in den letzten Monaten gemeinsam mit externen Fachkräften die möglichen Linienführungen (siehe Grafiken) abermals analysiert und verglichen. Am Montag werden die Resultate vorgestellt. Vorher beantwortet die BaZ wichtige Fragen zum Projekt.

> Was ist das Herzstück? Der Begriff Herzstück bezeichnet die ganz oder teilweise unterirdische Schienenverbindung vom Bahnhof SBB zum Badischen Bahnhof, an der seit zehn Jahren geplant wird und die bis in rund fünfzehn Jahren realisiert sein soll. Die neue Strecke schliesst ans bestehende Eisenbahnnetz von SBB, DB und SNCF an. Mit dem Herzstück wird also kein isoliertes neues Verkehrssystem (wie etwa eine U-Bahn) geschaffen, sondern die vorhandene Bahninfrastruktur erweitert und deren Leistungsfähigkeit erhöht.

> Welche Züge werden das Herzstück befahren? Das Herzstück wird von den heute unter dem Label «Regio-S-Bahn Basel» verkehrenden Regionalzügen auf den Linien von Frick/Laufenburg, Olten, Laufen sowie Zell im Wiesental und Waldshut befahren. Ob

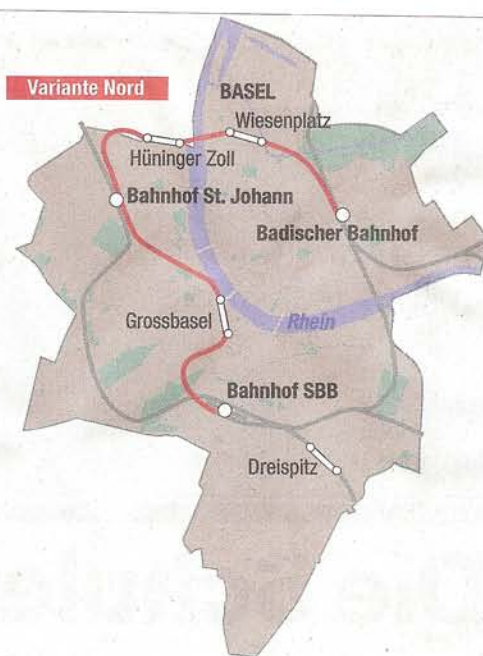


Variante Mitte

DIREKT. Bahnhof SBB und Badischer Bahnhof werden auf dem kürzesten Weg verbunden, durch einen fünf Kilometer langen Tunnel unter der Innenstadt mit zwei Haltestellen. Der Bahnhof St. Johann wird weiter über die bestehende Elsässerbahn bedient und ist nicht Teil des Herzstücks. Kosten: 1,05 Milliarden Fr.

und wie die Linien von Mulhouse und Freiburg miteinbezogen werden können, hängt von der schliesslich gewählten Variante ab.

> Was bringt das Herzstück? Heute enden alle regionalen Bahnverbindungen am Bahnhof SBB oder am Badischen Bahnhof – dort müssen die meisten Passagiere auf Tram oder Bus umsteigen, um das eigentliche Ziel ihrer Fahrt zu erreichen. Mit dem Herzstück kann ein Fahrgast aus der Region mit Ziel Innenstadt am Bahnhof SBB oder am Badischen Bahnhof im Zug sitzen bleiben und zwei Minuten später an einer unterirdischen Haltestelle im Herzen Basels aussteigen. Wird der Norden der Stadt miteinbezogen, profitieren auch Berufspendler von umsteigefreien Verbindungen an ihren Arbeitsplatz. Aus betrieblicher Sicht bringt das Herzstück ebenfalls grosse Vorteile, da die heute



Variante Nord

VERSCHLUNGEN. Vom Bahnhof SBB führt ein Tunnel ins Grossbasler Zentrum und zum Bahnhof St. Johann, von dort ein weiterer Tunnel unter dem Rhein zum Badischen Bahnhof. Das Kleinbasler Zentrum wird nicht erschlossen, dafür Arbeitsplätze und Wachstumsgebiete im Norden. Kosten: 1,65 Milliarden Fr.

nötigen Spitzkehren in den beiden Basler Bahnhöfen einen effizienten S-Bahn-Verkehr verhindern.

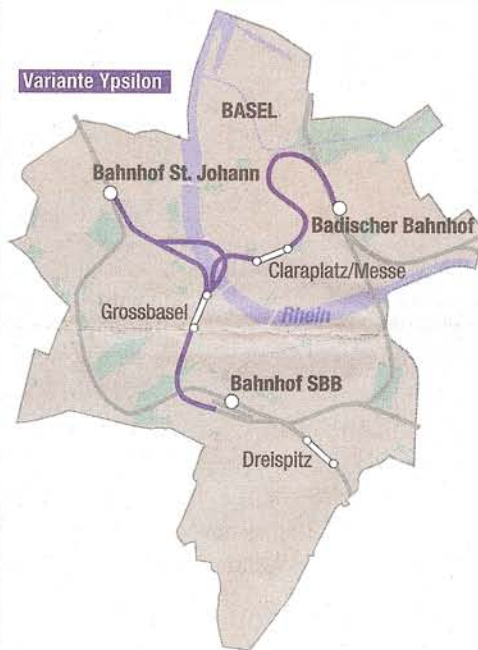
> Wer bezahlt das Herzstück? Die Hauptlast werden sich die Kantone Basel-Stadt und Baselland teilen, die das Projekt vorantreiben. Aargau und Solothurn sowie die angrenzenden Körperschaften in Deutschland und Frankreich beteiligen sich idealerweise ebenfalls. Aus heutiger Sicht wird der Bund wohl maximal 40 Prozent der Kosten übernehmen; dies aus dem Infrastrukturfonds für Projekte des Agglomerationsverkehrs.

> Wird Basel zur Grossbaustelle, wenn das Herzstück gebaut wird? Gemäss der Zweckmässigkeitsstudie von 2004 kann der Innentunnel komplett unter Tage mit einer Tunnelbohrmaschine erstellt werden, wodurch an der Oberfläche kaum etwas zu spüren

sein wird. Ähnliches gilt wohl auch für das unterirdische Teilstück der Nord- oder Ring-Variante. Da ein Tunnel in jedem Fall sehr tief im Boden zu liegen kommen muss (Unterquerung von Birsig und Rhein) und durch soliden Felsen gebohrt wird, kann ein Unglück wie in Köln, wo das Staatsarchiv im März 2009 wegen einer U-Bahn-Baustelle eingestürzt ist, praktisch ausgeschlossen werden.

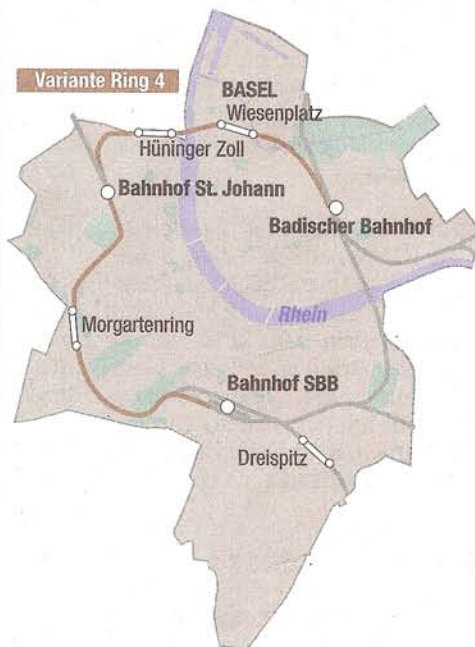
> **Sind bereits ähnliche Projekte realisiert worden?** Das in Basel wohl bekannteste S-Bahn-Herzstück ist die Stammstrecke der S-Bahn Zürich, die 1990 eingeweiht wurde. Die Strecke teilt sich in zwei Abschnitte: den Hirschengraben-Tunnel zwischen Hauptbahnhof und Stadelhofen sowie den Zürichberg-Tunnel von Stadelhofen Richtung Glatttal. Erst diese Neubaustrecke von zwölf Kilometern Länge ermöglicht den Zürcher S-Bahn-Betrieb in seiner heutigen Form, mit einem 380 Kilometer langen Netz. Praktisch alle S-Bahnen fahren heute durch Zürich hindurch und ermöglichen so Direktverbindungen innerhalb der ganzen Region. Ab 2016 wird auch Genf mit der «Ceva» über eine vergleichbare Verbindung verfügen – wie in Basel wird das S-Bahn-Netz grenzüberschreitend sein.

Ähnliche S-Bahn-Herzstücke finden sich insbesondere auch in Deutschland, etwa in München (seit 1972), Stuttgart, Frankfurt am Main (beide 1978) oder Leipzig (Eröffnung 2013).



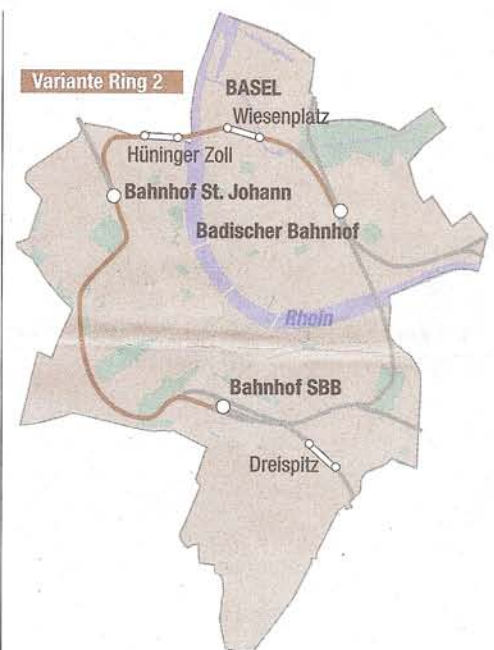
Variante Ypsilon

FAVORISIERT. Die Variante Mitte wird um einen Ast von Grossbasel zum Bahnhof St. Johann ergänzt. Die Zweckmässigkeitsstudie von 2004 (siehe Text links) bescheinigt dem «Ypsilon» ein eher ungünstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis, trotzdem hat die Basler Regierung dieses in der Folge favorisiert. Kosten: 1,65 Milliarden Fr.



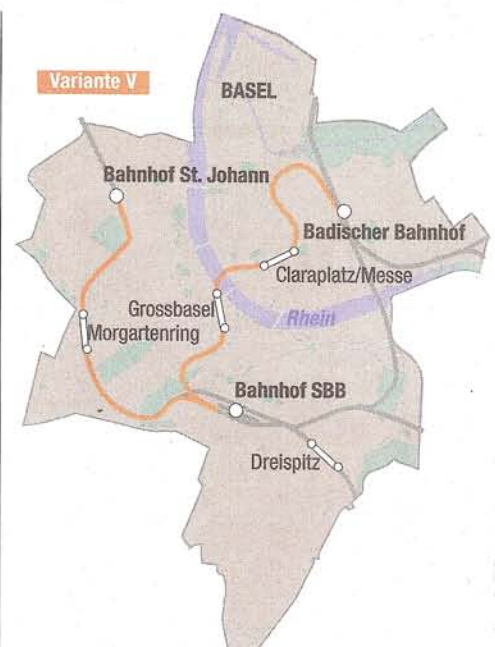
Variante Ring vierspurig

ERWEITERT. Entspricht dem landrätlichen Vorschlag; mit einem Ausbau der Elsässerbahn auf vier Spuren wird die Kapazität zwischen Bahnhof SBB und St. Johann aber markant erhöht. Zudem wäre eine Haltestelle Morgartenring zur Erschliessung von Basel-West und Allschwil möglich. Kosten: 1,8 Milliarden Fr.



Variante Ring zweispurig

EINGESCHRÄNKT. Diese von der Baselbieter Bau- und Planungskommission vorgeschlagene Variante erschliesst die Innenstadt nicht. Stattdessen fahren die S-Bahnen auf der bereits heute stark belasteten Elsässerbahn nach St. Johann und in einem Tunnel zum Badischen Bahnhof. Kosten: 1,25 Milliarden Fr.



Variante V

KOMPROMISS. Kombiniert die Variante Mitte mit der landrätlichen Forderung nach einem Einbezug der Elsässerbahn, die vierspurig ausgebaut wird. Die S-Bahnen werden gleichmässig auf beide Abschnitte verteilt. Das Gebiet Kleinhüningen/Klybeck wird nicht erschlossen. Kosten: 1,95 Milliarden Fr.

Seit zehn Jahren in Diskussion

Erstmals öffentlich thematisiert wurde das Herzstück im Jahr 2000

PETER SCHENK

Die Entscheidungsfindungsprozesse zu grossen Infrastrukturprojekten sind oft langwierig. Die jetzt erneut geprüfte Ringbahn war bereits vor zehn Jahren im Gespräch.

Die Idee, Basler Bahnhof SBB und Badischen Bahnhof unterirdisch durch eine S-Bahn zu verbinden, ist das erste Mal im Mai 2000 von der damaligen Baselbieter Baudirektorin Elsbeth Schneider in einem Referat öffentlich in grösserem Rahmen vorgestellt worden. Auf der Generalversammlung der Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr präsentierte sie die «Vision», die Verkehrsplaner der Baselbieter Baudirektion mit Experten des damaligen Basler Wirtschafts- und Sozialdepartements (WSD) und der SBB erarbeitet hatten.

«Der Regio-S-Bahn fehlt das eigentliche Herzstück, sie fährt nicht ins Herz der Stadt Basel», zitierte die BaZ damals Schneider. Die Idee sah vor, dass die S-Bahn im Bahnhof SBB im Untergrund verschwindet, zum unterirdischen Haltepunkt Marktplatz fährt und beim Bahnhof St. Johann wieder ans Tageslicht gelangt. Über einen Bogen führt die Strecke danach über den Rhein zum Badischen Bahnhof und zurück zum Bahnhof SBB.

NEUE ERKENNTNIS. «Während bis in die 1990er-Jahre die Meinung vorherrschte, dass die S-Bahn auf bestehenden Gleisen fast kostenlos realisiert werden könne, reifte gegen Ende des Jahrhunderts die Erkenntnis, dass das gerade in Basel nicht funktioniert: Denn Basel hat nicht nur, wie Zürich, einen De-facto-Kopfbahnhof (Basel SBB), sondern fast alle Bahnlinien im Dreiland dienen vorab den (inter-)nationalen Bedürfnissen», kommentiert Ulrich Reinert, damals stellvertretender Leiter ÖV in der Baselbieter Baudirektion.

«Von Anfang an ging es darum, die beiden Kopfbahnhöfe zu verbinden, die Innenstadt aus der ganzen trinationalen Agglomeration mit dem ÖV besser zu erschliessen und für die Regio-S-Bahn neue Kapazitäten im Bahnnetz zu schaffen», sagt ÖV-Spezialist Stephan Maurer, der damals bei den SBB für die Regio-S-Bahn zuständig war.

Ab 2002 liess das WSD eine Zweckmässigkeitsprüfung zum Herzstück Regio-S-Bahn Basel erstel-

len, die im Juli 2004 vorlag. Geprüft wurden hierin die Varianten Mitte und Nord – letztere ohne Nutzung der Elsässerbahn. Die direkte unterirdische Verbindung, die Variante Mitte, wurde bevorzugt.

WIDERSPRUCH. Das Ergebnis blieb nicht ohne Widerspruch. Ein Gruppe von Raumplanern, Ingenieuren und Architekten hatte bereits 2002 ihre Vision S-Bahn Basel-Mulhouse-Freiburg in einer Broschüre vorgestellt und einen Eisenbahnring um Basel gefordert, der das Nadelöhr Basel eliminieren sollte. 2004 meldeten die Herzstück-Kritiker sich in der BaZ zu Wort. «Der Vorentscheid für die Variante Mitte zeige eine zu sehr auf die Belange der beiden Basel abgestützte Sichtweise», hiess es. «Die S-Bahn muss die Prioritäten anders setzen und klar trinational gedacht werden.»

Der Basler Regierungsrat folgte dieser Argumentation nicht. Im Oktober 2007 sprach er sich dafür aus, in erster Priorität die von der Projektleitung favorisierte Variante Mitte weiter zu planen. Dabei sollte der Bau unterirdischer Verbindungen aus dem Stadtzentrum zum Bahnhof St. Johann (Variante Ypsilon) sowie zwischen Bahnhof St. Johann und Badischem Bahnhof durch Basel-Nord als Optionen offen gehalten werden.

Für erneute Diskussionen sorgte die Bau- und Planungskommission des Landrats, die sich 2009 erneut für eine Ringbahn einsetzte, eine Variante, die die Elsässerbahn benutzt und übers St. Johann und Klybeck zum Badischen Bahnhof führt. Die beiden zuständigen Kommissionen von Landrat und Grosse Rat kamen daraufhin zu einer gemeinsamen Sitzung zusammen und beschlossen, die Ringbahn mit anderen Varianten neuerlich zu prüfen, um so zu einer von Landrat wie Grosse Rat getragenen Entscheidung zu kommen.

Dass der Entscheidungsfindungsprozess für ein derartiges Jahrhundertprojekt so lange dauert, mag nicht überraschen. «Derartige Grossprojekte werden fast nirgendwo über Nacht umgesetzt», sagt Ulrich Reinert, der heute beim Regionalverkehr Bern–Solothurn arbeitet. Die Idee einer S-Bahn für den Raum Basel wurde bereits Ende der 60er-Jahre auf Initiative der Regio Basiliensis skizziert.

Die Linienführung der S-Bahn ist entscheidend für die Weiterentwicklung der Region Basel Mut zu modernem Nahverkehrssystem

MATTHIAS GEERING



Am kommenden Montag informieren die Regierungen beider Basel über ihren Entscheid, wie sie die S-Bahn durch das Basler Stadtgebiet führen wollen.

Damit wird eine zehnjährige Debatte beendet, nun soll nur noch eine gemeinsam favorisierte Variante weiterverfolgt werden. Die Regierungen wären wohl gut beraten, auf die «Variante V» zu setzen.

Analysiert man die in den letzten Monaten geführte Diskussion, so bekommt man den Eindruck, dass ein Teil der Exponenten die S-Bahn als isoliertes Transportmittel zur Bewältigung der Pendlerströme sieht. Doch die Regio-S-Bahn ist weit mehr als das, sie ist Kern eines zukunftsgerichteten, regionalen Verkehrssystems, in dem jedem Transportmittel seine spezielle Rolle zukommt.

KLARE AUFGABEN. In einem solchen System hat die Regio-S-Bahn eine klar definierte Aufgabe: Sie ist für die Grobverteilung der Passagiere zuständig. Ihre Linien bilden die Verbindungen von der Peripherie zum Zentrum und sind damit die Schlagadern des regionalen Verkehrskreislaufs. Das Herzstück dient in diesem Kontext in erster Linie der effizienten Verbindung des Laufentals mit dem Wiesental. Rasch und bequem von Lörrach nach Arlesheim, von Laufen ins Zentrum nach Basel: Das muss die S-Bahn bieten.

Ein gut ausgebautes S-Bahn-Netz ist auf eine Feinverteilung angewiesen,

und hier liegt in Zukunft die Aufgabe der Verkehrsbetriebe BVB und BLT. Die Trams und Busse haben in diesem System, um beim Blutkreislauf zu bleiben, kapillare Aufgaben: Mit einem einmaligen Umsteigen soll der Passagier möglichst nahe ans Ziel gebracht werden. Im städtischen Kontext sind S-Bahn und BVB damit nicht konkurrierende, sondern komplementäre, gegenseitig aufeinander angewiesene Systeme.

KNOTENPUNKTE. Bei diesem Zusammenspiel kommt den Stationen der S-Bahn eine besondere Bedeutung zu. Denn das komplementäre System kann nur pulsieren, wenn wir diese Haltestellen als «Hubs» verstehen, als Knotenpunkte, von denen aus die

*Rasch von Lörrach
nach Arlesheim, von
Laufen ins Zentrum
nach Basel: Das muss
die S-Bahn bieten.*

Feinverteilung organisiert ist. Langfristig wird sich darum das Netz von BVB und BLT dieser neuen Hub-Struktur anpassen müssen.

Unter dieser Betrachtungsweise muss eine der sechs diskutierten Varianten klar favorisiert werden: Jene Linienführung, welche einerseits die beiden grossen Basler Bahnhöfe mit dem sogenannten Herzstück unter dem Basler Zentrum verbindet (mit den Haltestellen Marktplatz und Clara-

Messeplatz) sowie in zweiter Linie einen Ausbau der Elsässerbahn bis zum Bahnhof St. Johann auf vier Spuren vorsieht. Diese «Variante V» erfüllt in idealer Weise verschiedene entscheidende Kriterien:

- > Dank des Herzstücks entsteht eine optimale Verbindung der beiden grossen Basler Bahnhöfe.
- > Die neuen S-Bahn-Stationen Grossbasel (beim Marktplatz) und Claraplatz/Messe ermöglichen eine direkte Fahrt von der Agglomeration ins Zentrum und entlasten die in der Stadt allzu präsenten BVB, deren Schienennetz die zukünftigen Anforderungen nicht mehr erfüllen kann.
- > Die Variante V ist gut etappierbar, die Haltestelle Morgartenring liess sich realisieren, bevor die Strecke SBB-St. Johann auf vier Spuren ausgebaut wäre. Die Etappierbarkeit ist für den politischen Prozess und für die Finanzierung von grosser Bedeutung.
- > Mit der neuen S-Bahn-Haltestelle Morgartenring bekommen Allschwil und Grossbasel-West einen attraktiven Bahnanschluss; mit diesem Hub lässt sich auch das Entwicklungsgebiet Bachgraben besser erschliessen.

Die Variante V wäre ein mutiger Schritt, denn die Investitionskosten liegen bei knapp zwei Milliarden Franken. Der Metropolitanregion Basel jedoch wäre mit diesem Entscheid ein wichtiger Schritt hin zu einem wirklich zukunftsweisenden Nahverkehrssystem gelungen.

matthias.geering@baz.ch