

## *Es braucht unbestritten mehr Haltestellen*

Seit 20 Jahren plant Basel eine Verbesserung seiner S-Bahn-Verbindungen. Umgesetzt ist noch nichts – dabei gäbe es pragmatische Lösungen. Die wichtigsten Fragen und Antworten dazu unter Einbezug des **Bahnexperten Paul Stopper (Vater der Zürcher Durchmesserlinie)**.



**Markus Wüest**



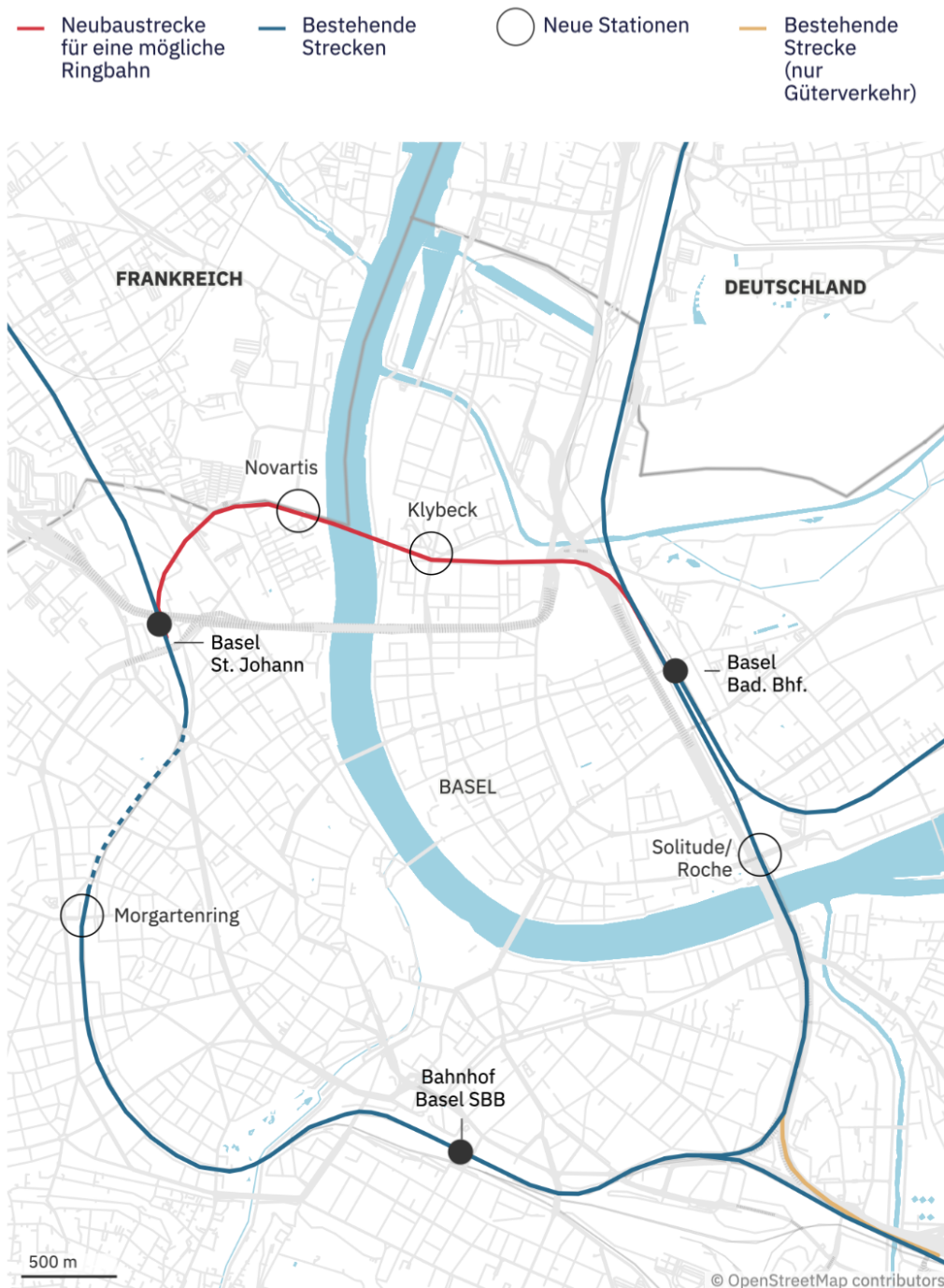
Wie schafft es Basel, das regionale S-Bahn-Netz wesentlich zu verbessern?

Foto: Daniel Desborough

In wenigen Wochen wollen SBB und Bundesamt für Verkehr über den Fünf-Punkte-Plan informieren, der der Region Basel zu einem besseren S-Bahn-Netz verhelfen soll. Dabei ist allerdings das «Herzstück» – die unterirdische Verbindung zwischen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof – vermutlich unbestritten. Überraschend aber haben die SBB durchblicken lassen, dass sie frühestens ab 2028 nicht mehr alle ICE-Züge von Zürich nach Deutschland via Basel SBB führen wollen.

(<https://www.bazonline.ch/ice-soll-basel-sbb-auslassen-724512723592>) Der Badische Bahnhof würde so wesentlich aufgewertet.

## S-Bahn Basel ohne Herzstück



Grafik: mre, mt; Quelle: Atelier Markus Urfer

## Was bedeutet es für das «Herzstück», wenn die internationalen Züge gar nicht mehr alle in beiden Basler Bahnhöfen Halt machen?

Das «Herzstück» hat vor allem einen regionalen Charakter. Wenn es realisiert würde, wäre höchstens möglich, die ICE direkt von Basel SBB nach Deutschland zu führen – dann aber ohne Halt im Badischen Bahnhof. Insofern ist die Bedeutung nicht allzu gross. Was im Vordergrund steht: Halten die internationalen Züge nur noch in einem der beiden grossen Basler Bahnhöfe – egal welchem –, erhält eine S-Bahn-Verbindung der beiden Bahnhöfe in engem Takt eine zusätzliche Bedeutung.

# Weshalb braucht es aus Sicht der Befürworter überhaupt das «Herzstück»?

Das Grossprojekt soll das ersehnte belastbare S-Bahn-Netz für Basel bringen, mit einer Haltestelle direkt unter der Innenstadt im Bereich Marktplatz oder Schiffände. Zudem soll auch das Klybeck-Areal mit einer Haltestelle bedient werden. Der Bund hat 100 Millionen Franken Planungskredit bewilligt. Die Krux liegt darin, dass der Bund vermutlich nicht 9 Milliarden investieren mag, wenn das «Herzstück» bloss regionalen Nutzen hat. Also müssen die Befürworter Argumente liefern, weshalb die Restschweiz etwas davon hat. Wobei die 9 Milliarden sich auf den Ausbau des ganzen Bahnknotens Basel beziehen. Die **unterirdische Verbindung** würde rund 2 Milliarden kosten.

## Wer sind die Befürworter?

Die Planer im **Basler Verkehrs- und Baudepartement**. Sie setzen sich seit rund 20 Jahren für ein «Herzstück» ein. Der überkantonale (und internationale) Zusammenschluss **Trireno** wirbt ebenfalls dafür, wie auch die **Handelskammer beider Basel**. Auch die Vertreterinnen und Vertreter im Ständerat aus den beiden Basel haben sich in den letzten Jahren in Bern starkgemacht. Der Architekt **Pierre de Meuron** von Herzog & de Meuron hat wiederholt Visualisierungen gezeigt, wie die Station Mitte (oberirdisch) aussehen könnte. Er ist ein starker Befürworter.

## Was spricht gegen ein «Herzstück»?

Eine viel zu lange Planungs- und Bauzeit, verbunden mit enormen Kosten. Momentan wird auf den Ausbauschritt 2045 verwiesen. Dabei gäbe es eine zweckdienlichere Lösung. Eine Ringbahn, die sich innerhalb nützlicher Frist verwirklichen liesse und sämtliche erwünschten Bahnverbindungen sicherstellt.

## Stimmt es, dass eine Ringbahn so teuer würde wie das Herzstück?

Nein. Eine neue **Eisenbahnbrücke** im Norden Basels dürfte ungefähr 70 Millionen Franken kosten. Das ist sehr wenig im Vergleich mit einer bautechnisch äusserst komplexen Untertunnelung des Rheins und der Wiese, bei der niemand sicher sein kann, ob alles plangemäss abläuft. Eine massive Kostensteigerung bei so einem Tunnel unter der Rheinsohle hindurch wäre nicht überraschend. Da das Klybeck-Areal ohnehin umgebaut wird, müssten dort keine erhaltenswerten Gebäude weichen. Auf der Grossbasler Seite im Raum Lysbüchel müsste – oberirdisch – jedoch Platz für Geleise geschaffen werden.

# Braucht es überhaupt eine Haltestelle Basel-Mitte?



Visualisierung der Station Basel-Mitte.

© Herzog & de Meuron

Die Zeitersparnis für Pendler oder Reisende wäre gering. Mit dem Tram ist man von beiden Basler Bahnhöfen innerhalb von fünf Minuten in der Innenstadt – und dank des engmaschigen Haltestellen-netzes der Tramlinien ist man schneller am eigentlichen Ziel. Bis man mit dem Lift oder Rolltreppen tief aus dem Untergrund auftaucht, vergeht ebenfalls Zeit.

## Würden die ICE-Züge bei «Mitte» halten?

Um internationale Züge halten zu lassen, bräuchte es 400 Meter lange Perrons. Die seien tief im Untergrund undenkbar, sagt der Zürcher Bahnexperte Paul Stopper, der die Idee für die Durchmesserlinie in Zürich hatte und massgeblich an deren Planung beteiligt war.

## Was bedeutet eine Haltestelle Mitte baulich?

Es bräuchte in der jahrelangen Bauphase auf jeden Fall grosse Zugangsschächte mitten in der Basler Innenstadt – siehe Bau des Parkings beim Kunstmuseum. Ein ähnliches Projekt, der Tiefbahnhof des RBS (Regionalverkehr Bern-Solothurn) unter dem Berner Bahnhof, liegt schon um mehrere Jahre hinter dem Zeitplan zurück und überschreitet die Kosten bereits massiv.

## Braucht es eine Haltestelle Solitude/Roche?

Ja. Sie ist unbestritten, egal, ob man mit oder ohne «Herzstück» plant.

## Braucht es eine Haltestelle Bahnhof St. Johann?

Ja. Sie ist unbestritten, egal, ob man mit oder ohne «Herzstück» plant.

## Braucht es eine Haltestelle Klybeck?

Ja. Sie ist unbestritten, egal, ob man mit oder ohne «Herzstück» plant.

## Braucht es eine Haltestelle am Morgartenring?

Ja. Eine solche wäre schon lange nötig, egal, ob mit oder ohne «Herzstück».

## Müsste man die Elsässerbahn, also die Strecke zwischen Basel SBB und der französischen Grenze, um ein drittes Geleise ergänzen?

Wenn man nur auf die Trassennutzung blicke nicht, sagt Paul Stopper. Aber auf diesem Abschnitt würden bei einem dichten S-Bahn-Netz schnelle (TGV) und langsame (S-Bahn) Züge, Güter- und Personenzüge sowie Züge mit französischem und schweizerischem Stromsystem verkehren. Da wird ein **Ausbau auf vier Spuren** unausweichlich.

## Lassen sich die Bauzeiten für die hier vorgeschlagene Ringbahn abschätzen?

Man könnte die Ringbahn in drei Baubereiche aufteilen. Die geschätzte Bauzeit für die Ausbauten rechts des Rheins, also auf der Kleinbasler Seite, beträgt laut Paul Stopper rund fünf bis sechs Jahre, links des Rheins ungefähr ebenso lang. Für eine neue Brücke über den Rhein sind drei Jahre Bauzeit realistisch.

## Wie sieht eine Ökobilanz des «Herzstücks» aus?

Das lässt sich nicht endgültig sagen; es kommt auch auf den Zeithorizont an. Fest steht, dass ein kilometer langer Tunnel, der mehrere Dutzend Meter in die Tiefe führt, nicht nur enorm viel energieintensiven Zement verbrauchen würde, sondern auch im Betrieb sehr energieintensiv wäre. Die Züge müssten auf relativ kurzer Strecke **sehr grosse Höhenunterschiede** überwinden. Die Passagiere müssten aus grosser Tiefe mit Liften oder sehr langen Rolltreppen an die Erdoberfläche gebracht werden. Beleuchtung, Belüftung, Sicherungstechnik, Sicherungsräume für Notfälle und Ähnliches wären sehr viel aufwendiger als bei einer Ringbahn. Den Verbrauch an grauer Energie müsste man genau berechnen. Der würde beim Herzstück aber einiges grösser sein als bei einer Ringbahn.

Der Zürcher ETH-Ingenieur und Bahnexperte **Paul Stopper** war der Ideengeber für die Durchmesserlinie der Zürcher S-Bahn, die von Zürich-Altstetten via HB nach Zürich-Oerlikon führt. Ursprünglich war geplant, den zweispurigen Viadukt zwischen dem Zürcher Hauptbahnhof und Wipkingen um zwei auf vier Spuren zu erweitern, um die Kapazitäten zu erweitern. Bis Stopper – der damals im Stadtplanungsamt der Stadt Zürich für den öffentlichen Verkehr zuständig war – mit dem Vorschlag kam, einen Tiefbahnhof (Bahnhof Löwenstrasse) zu bauen und die Linie unterirdisch in einem grossen Bogen nach Oerlikon weiterzuführen. Diese – zweite – Zürcher Durchmesserlinie wurde im Oktober 2015 offiziell eingeweiht. (mw)