

Basel Stadt Land Region



Mehr als zwei Generationen vergehen, bevor der Bahnausbau fertig sein soll: Pendler im Bahnhof Basel SBB. Foto: Nicole Pont

Basler Pendler sollen bis 2080 auf den fertigen Bahnknoten warten. Wie bitte?

Analyse Der Bahnknoten soll gemäss Vorstudie erst in 55 Jahren fertig sein. Dafür ist der ÖV viel zu wichtig.

Markus Wüest

Geht es nach der Vorstudie des Bundesamtes für Verkehr (BAV), wird Basel 55 Jahre warten müssen, bis der Bahnausbau inklusive Tiefbahnhöfen und Rheinunterquerung in Betrieb ist. Das sind mehr als zwei Generationen. Rechnet man rückwärts, also 2025 minus 55 Jahre, sind wir im Jahr 1970. Ohne Computer, Tablet, Handy, Internet, Elektroauto. Das sind Quantensprünge. Die wichtigsten Antworten.

— **Braucht es den Ausbau des Bahnknotens Basel?**
Unbedingt! In den kommenden Jahren wird der Güterverkehr auf der Achse zwischen Nordsee und Mittelmeer zunehmen. Und er läuft zum grössten Teil über Basel. Das bedeutet, dass die Güterzüge freie Trassen brauchen. Was wiederum bedeutet, dass sowohl im Bahnhof SBB als auch im Badischen Bahnhof Anpassungen unumgänglich sind. Zudem muss das S-Bahn-Netz dringendst erweitert werden. Weil man aber seit einem Vierteljahrhundert einem Phantom namens Herzstück nachjagt, hat man es versäumt, vorwärtszumachen.

— **Braucht es eine unterirdische Verbindung und die Station Mitte beim Marktplatz?**
Nein. Der Marktplatz ist kein Hotspot und wird es nie werden. Dort ist kein einziger der grossen Arbeitgeber Basels daheim. Dort gibt es keine Kinos, Theater, Konzerthallen oder Sportzentren. Sinnvoll wären Stationen nahe

der Novartis, der Roche und des Unispitals – wenn schon die Innenstadt unbedingt ins Spiel kommt. Eine Unterquerung des Rheins im uralten Bett des Flusses dürfte einige Unwägbarkeiten mit sich bringen. Abgesehen von Tunnelarbeiten unter der Innenstadt. Mit dem Tram ist man vom Bahnhof SBB und vom Badischen Bahnhof rasch in der Innenstadt: 9 Minuten ab Badischem Bahnhof, 14 ab Bahnhof SBB bis Marktplatz. Ganz flexibel kann man dabei aber auch am Barfi aussteigen oder an der Schiffflände. Also ist man viel präziser bei seinem Ziel als bei einer Haltestelle «Mitte», bei der übrigens auch Minuten verstreichen, bis man aus dem Untergrund auftaucht.

— **Wie liesse sich das S-Bahn-Netz rasch verbessern?**
Bis 2008 gab es die grüne Linie und durchgehende Züge zwischen Frick und Mulhouse. Deshalb man seither nicht alles – wirklich alles! – darangesetzt hat, diese wieder fahren zu lassen, ist unverständlich. Immerhin: Ab 2030 soll es endlich so weit sein. Man hat sich endlich mit Frankreich geeinigt. Der Bahnhof SBB hätte viel mehr Kapazität, wenn dort nicht alle (!) S-Bahn-Züge einen Endhalt hätten.

Kürzlich wurde eine S-Bahn-Station beim Zolli vom Landrat verworfen. Zu Recht. Sie wäre einen Katzensprung vom Bahnhof SBB entfernt. Auch die Station Solitude ist Unsinn. Eine S-Bahn ist kein Tram! Die Stationen müssen einen sinnvollen Abstand voneinander haben.

— **Und was ist mit dem Tramnetz in Basel?**
Eine gute Frage. Die Planer des BAV und die SBB kümmern sich – naturgemäss – um die Eisenbahn. Aber Basel leidet auch unter einem missglückten Tramnetz. Marco Galli, Koordinator Bahnknoten Basel in Diensten des Kantons Basel-Stadt, hat sich an der Medienkonferenz sehr lobend über die umsichtige und umfassende Planung von Nah-, Fern- und Güterverkehr geäussert. Aber der lokale ÖV auf Schienen blieb bis jetzt aussen vor. Warum nur?

— **Was bringen die vom BAV angedachten Wendgleise parallel zum Zolli?**
Zu wenig. Es wäre viel sinnvoller, die Elsässerstrecke auf ganzer Länge auf vier Spuren auszubauen. Das wäre eine echte Kapazitätssteigerung, die eine extrem teure unterirdische Verbindung vom Bahnhof SBB zum Bahnhof St. Johann unnötig machen würde. Was steht dem Ausbau entgegen? «Trockenwiesen von nationaler Bedeutung» – und das ist kein Witz! Diese Trockenwiesen sind also mehrere Milliarden Franken wert, denn so viel kostet der Tunnelbau unter Basel. Es ist höchste Zeit, hier eine Güterabwägung vorzunehmen.

— **Braucht es die Ertüchtigungsarbeiten, die bereits bewilligt sind?**
Auf jeden Fall. Sie wären so oder so Teil eines Gesamtprojekts Bahnknoten Basel. Es ist eine Anzahl kleinerer Projekte, die im Ganzen notwendig sind.

— **Braucht Basel den doppelten Halt der ICE?**
Nein. Eine Stadt von der Grösse Basels erfordert nicht zwei Stopps (zum Vergleich: Zürich, Freiburg im Breisgau, Karlsruhe, Mannheim, Mainz, Bonn). Die Spitzkehre zwischen Badischem Bahnhof und Basel SBB kostet viel zu viel Zeit bei einer internationalen Fernreise. Das Herzstück würde an dem nichts ändern. Die Krux: Am effizientesten wäre es, die ICE nur am Badischen Bahnhof halten zu lassen und sie dann direkt via Muttentz weiter in die Schweiz zu leiten. Aber was ist mit den Reisenden, die am Bahnhof SBB Verbindungen nutzen? Da braucht es eine zündende Idee. Vielleicht nützen andere Umsteigepunkte wie zum Beispiel Liestal etwas?

— **Wie lange reicht die Geduld der Anwohnenden?**
Bei der Medienorientierung durch BAV und SBB war herauszuhören, dass man sich Sorgen macht wegen der Geduld der Lärmbelästigten und Umwegverkehr-Geplagten vor allem im Gundeli. Das ist nicht auf die leichte Schulter zu nehmen. Zuerst die oberirdische Ertüchtigung des Bahnhofs SBB, dann der Bau der neuen Margarethenbrücke, womöglich nahtlos gefolgt vom Bau des Tiefbahnhofs. Das ist heftig. Wobei es beim Tiefbahnhof der SBB zu sagen gilt: Es existieren bereits zwei Gleise im Untergrund. Sie sind Teil des Postbahnhofs und würden genutzt.

— **Was meint ein Fachmann wie Paul Stopper?**

Der Bauingenieur Paul Stopper ist der geistige Vater der Zürcher Durchmesserlinie (auf die Basel immer neidisch schaut.) Diese Redaktion hat ihn zu seinen Ideen zum Bahnknoten Basel gefragt. Er macht einen überraschenden Vorschlag: Die ICE aus der Schweiz kommend zum Bahnhof SBB und dann via einen Halt am Euro-Airport über eine neu zu bauende Rheinbrücke weiter nach Freiburg. Um den Badischen Bahnhof vom ICE-Netz nicht ganz abzuhängen, schlägt er «Flügelzüge» vor: Das heisst, ein Teil eines ICE aus Norden kommend würde in Freiburg abgehängt und separat weitergeführt.

Paul Stopper bezeichnet die neu zu bauende Margarethenbrücke als «Schlüsselprojekt». Sie müsse ganz neu gedacht werden: «Die vier existierenden SBB-Kopfgleise müssen möglich rasch zu Durchfahrtgleisen ausgebaut werden. Zurzeit hemmt der feste, gemauerte Teil der Margarethenbrücke die nötigen Durchbrüche.» Und er legt Wert aufs Detail: «Für den Erfolg der Zugänge von der neuen Margarethenbrücke (mit neuer Tramhaltestelle) auf die Bahnperons ist die Forderung aufzustellen, dass diese gedeckt sein müssen.»

— **Und was rät die künstliche Intelligenz?**
Sie macht ein paar banale, naheliegende Vorschläge wie etwa die Erhöhung der Taktfrequenz. Aber genau dafür braucht es ja mehr Kapazität. Aber die KI hat auch gute Ideen: «Bessere Anbindung der umliegenden Regionen: Aus-

bau der Verbindungen in weniger gut angebundene, aber wachsende Regionen könnte das Netz dezentralisieren und Pendlerströme effizienter gestalten. Investitionen in moderne Signaltechnik und Schieneninfrastruktur könnten die Betriebseffizienz erhöhen und Verspätungen reduzieren. Multimodale Verkehrskonzepte: Die Integration von Fahrradinfrastruktur und Sharing-Angeboten an den Bahnhöfen könnte die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs erhöhen.»

Und, zu guter Letzt, wieder etwas Naheliegendes, das wie bereits erwähnt zu lange vernachlässigt wurde: «Cross-Border-Kooperation: Da Basel direkt an der Grenze zu den Nachbarländern Deutschland und Frankreich liegt, könnten verbesserte Kooperationen mit den dortigen Verkehrsbetrieben das Netz international stärken.»

Es liegt seit Anfang April eine Machbarkeitsstudie zu einer S-Bahn ins Kandertal vor. Aber wie sie in Basel eingebunden werden soll, ist die Frage, vor allem wenn sie bis Basel SBB geführt werden würde.

— **Was müsste man die KI zusätzlich fragen?**
Wie das Tram- und Busnetz perfekt mit dem S-Bahn-Netz verquickt werden kann. Das ist vielleicht für Chat-GPT etwas zu viel verlangt, aber die ETH Zürich oder die Uni Basel haben bestimmt Zugriff auf komplexere Systeme – oder sie wissen bestimmt besser, welche Fragen man der KI stellen muss.