

GASTKOMMENTAR über die drohende Gefahr einer Fehlplanung

Das Herzstück wird Basel zur Bahnprovinz machen

Das ist im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahninfrastruktur eindrucksvoll am Beispiel des Bahnhof Luzern zu sehen: «Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben.» Nach dem Bahnhofbrand vom 5. Februar 1971 hatten die Luzerner die Möglichkeit, den Gordischen Knoten ihres Sackbahnhofs zu durchschneiden. Obwohl Landreservierungen und Vorinvestitionen für einen unterirdischen Durchgangsbahnhof bereits getätigt waren, entschieden sich die Luzerner für einen Neubau ihres geliebten Sackbahnhofs.

Im Gegenzug wurde am 1. Juni 1975 die Heitersbergstrecke mit dem 5 km langen Tunnel zwischen Zürich und Baden eröffnet. Gut in Erinnerung sind noch die TEE-Zugverbindungen von Basel über Luzern in die Metropole von Milano, das bahntechnische Zentrum von Italien. Heute verkehren die ICE-Züge schneller über Zürich. Nach der Einführung des Taktfahrplans 1982 war Luzern froh und stolz über die halbstündige Anbindung nach Zürich, die heute sogar



Heinrich Schnetz

Der Autor ist Bauingenieur ETH und Partner des Basler Büros Schnetzer Puska Ingenieure.



re zu spät. Basel steht heute vor einer ähnlichen Fehlentscheidung.

Grosse Zusammenhänge

Die politische und technische Fixierung auf die lokalen Problemstellungen verunmöglicht offenbar den Blick für die grossen Zusammenhänge. Wie sonst würde ein unterirdischer Durchgangsbahnhof und ein Tunnel für die Regio-S-Bahn mitten durch die Stadt geplant, und die Entwicklung des europäischen Bahnnetzes nicht mit einbezogen? Am Badischen Bahnhof warten heute Intercityzüge 7 Minuten, bevor sie zum Bahnhof SBB weiterfahren, wo sie wiederum 14 Minuten stehen. Bei Haltezeiten der Intercityzüge von 2 Minuten in deutschen oder europäischen Grossstädten erscheint dies anachronistisch.

Die Geschichte lehrt uns, dass Basel ohne geeignete Bahninfrastruktur in naher Zukunft ein Hindernis im internationa-

len Zugverkehr sein wird. Es wird früher oder später umfahren. Heute bietet sich die Gelegenheit, die Bahninfrastruktur auch im Hinblick auf die internationale Anbindung zu entwickeln. Es ist unverständlich, warum das teure Herzstück nur der Regio-S-Bahn dienen soll. Die Kapazität wäre bei einem entsprechend konzipierten tiefliegenden Bahnhof bei Zugfolgezeiten von wenigen Minuten gegeben. Warum führt man die Intercityzüge von Mannheim kommend nicht direkt durch den Tunnel zum neuen Tiefenbahnhof SBB, oder den TGV vom Airport Basel-Mulhouse direkt durch einen Tunnel-Ast ebenfalls zum neuen Tiefenbahnhof? Die internationalen Züge könnten Basel nach wenigen Minuten in alle Himmelsrichtungen verlassen. Basel würde zu einem Knoten im internationalen Zugverkehr mit kurzen Umsteigezeiten.

Falls auch Luzern einen Durchgangsbahnhof baut, wäre mit dem Wiesenberg- und dem Gotthard-Basistunnel die kürzeste Nord-Süd-Verbindung geschaffen, mit Basel mittendrin. Es ist zu hof-

«Basel steht heute vor einer ähnlichen Fehlentscheidung wie Luzern.»

im 20-Minuten-Takt erfolgt. Bahntechnisch ist Luzern nun Peripherie, beziehungsweise Agglomeration von Zürich. Mit dem Ausbau der Zufahrtsstrecken und der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels wird die Marginalisierung Luzerns noch gefestigt. Die nun angefallene Diskussion um einen Durchgangsbahnhof in Luzern kommt 40 Jah-

«Warum soll das Herzstück nur der Regio-S-Bahn dienen?»

fen, dass die Öffentlichkeit und die Politik diese Zusammenhänge erkennen und nicht nur eine regionale, sondern auch aktiv eine internationale Verkehrspolitik betreiben. Denn was nützt eine Standortförderung, wenn der Zug bereits abgefahren ist oder an Basel vorbeifährt? Im Gegensatz zu uns hat Zürich bei seinem Bahnhof diese Zusammenhänge erkannt und handelt entsprechend.