

Basel wird weiter ein Vierteljahrhundert – oder noch länger – auf das Herzstück warten müssen.

Ein zweites Essay von Ronald Grisard, Bruno Mazzotti, Martin C.E. Huber und Peter Plattner

In einem ersten Essay haben wir im November 2018 empfohlen dass die Regio S-Bahnen den Badischen Bahnhof und Basel SBB nicht nur als Kopfbahnhöfe benutzen sollten. Damit könnte – in den Jahrzehnten bis das Basler ‘Herzstück’ in Betrieb genommen werden kann – die Leistung der Regio S-Bahn ohne grossen Aufwand erhöht werden. Die Züge würden auf bestehenden Gleisen (d.h. auf der Elsässer- und der Hafenbahn) weiterfahren. Wir empfahlen ferner die auch für das ‘Herzstück’ geplanten S-Bahn-Haltestellen ‘Morgartenring’ und ‘Solitude’ prioritär zu realisieren; beide Haltestellen können rasch im Tagbau erstellt werden. So müssten S-Bahn-Passagiere, die nach Allschwil oder in Basels Nordwesten fahren möchten, in Basel SBB nicht mehr auf das Tram umsteigen. Sie könnten auf der Elsässerbahn weiterfahren und kämen wesentlich schneller an ihr Ziel. An der Station ‘Morgartenring’ würden die Passagiere nach Allschwil auf Tram 6 umsteigen, und die andern Passagiere anschliessend direkt nach St. Johann weiterfahren. Das leidige Publikumsgedränge im Bahnhof SBB würde damit auch vermindert.

(Unser erstes Essay ist via <https://www.facebook.com/bru.maz/> zugänglich.)

Im Verlauf des Jahres 2019 haben wir versucht, unsere Ideen den zuständigen Amtspersonen in mehreren Gesprächen zu erklären. Nachdem dies erfolglos blieb, wandten wir uns anfangs 2020 an die Presse.

In der Folge publizierte die *Basler Zeitung (BaZ)* am 24. März 2020 einen Artikel «S-Bahn wäre auf bestehenden Gleisen möglich», der unsere Ideen mit Hilfe der untenstehenden Graphik einem breiten Publikum vorstellte. Die Leserkommentare, darunter auch solche von Verkehrspolitikern, waren durchwegs positiv.

Drei Tage darauf erschienen zwei weitere *BaZ* Artikel – «Dem Herzstück droht Ungemach» und «Die einfache Lösung für die S-Bahn wird von Bahn-Koordinatoren torpediert». Hier kamen ‘Herzstück’-Promotoren zu Wort. Der Direktor der Handelskammer beider Basel schrieb: «Wir dürfen uns nicht in neuen Ideen verlieren». (Offenbar hatte er nicht beachtet, dass unsere Ideen als Überbrückung der Jahrzehnte bis zur Vollendung des ‘Herzstücks’ gedacht waren.) Weitere Einwände, in denen sich S-Bahn Koordinatoren ereiferten, sind im Titel des zweiten Artikels adäquat zusammengefasst.

Dies liess uns aufhorchen. Solch heftige Reaktionen zeigen eine Verunsicherung offizieller Kreise. Schon im Januar 2020 hatte ein Verkehrs- und Fahrplanexperte in der *Basellandschaftlichen Zeitung (BZ)* moniert dass «die Diskussion um Ausbauten in Basel und der Region Nordwestschweiz ... zu stark infrastruktur- und zu wenig angebotsgetrieben» sei. Er hat dabei die grosse Schwachstelle des ‘Herzstück’-Projekts benannt: den ausser Acht gelassenen Gleisbogen im Gellert-Dreieck. ‘Herzstück’-Promotoren behaupten, dass der Gleisbogen, der von Muttenz über den Rhein zum Badischen Bahnhof führt, nur von Güterzügen befahren werden könne – ihn für S-Bahnzüge zu öffnen sei teuer!

Wir können uns des Eindrucks nicht erwehren dass die ‘Herzstück’-Befürworter ihr Grossprojekt zumindest teilweise mit diesem Argument zu rechtfertigen versuchen. Eine ernüchternde Aussage des Fahrplanexperten Philipp Morf im oben erwähnten *BZ*-Artikel deckt die Kehrseite der mutwilligen ‘Auslassung’ des Gleisbogens auf: via ‘Herzstück’ würde eine Fahrt von Liestal zum Badischen Bahnhof nahezu eine halbe Stunde benötigen, eine Fahrt über den Gleisbogen dagegen 18 Minuten. Die Umfahrung des ‘unbenutzbaren’ Gleisbogens hat denn im Ratsschlag 20.0571.01 der Regierung vom 28. April 2020 zu einer abenteuerlichen Blüte geführt: «Unter der Voraussetzung eines realisierten Herzstücks soll es künftig auch möglich sein, dass im internationalen Fernverkehr von/nach Deutschland einzelne (oder fallweise auch regelmässig verkehrende) Züge nur mit einmaligem Halt in Basel Badischer Bahnhof direkt in/aus der Schweiz und somit ohne zweiten Halt in Basel SBB verkehren.» Züge würden also nach Schnellzugs-Durchfahrt in Basel SBB eine etwa zehnmünütige, vorerst abschüssige, nach Unterquerung des Rheins wieder ansteigende, kurvenreiche Tunnelfahrt unternehmen, bevor sie nach einer Spitzkehre im Badischen Bahnhof nach Deutschland weiterfahren können! Die Fahrt via Gleisbogen? Komfortabler, schneller und geradeaus weiter.

In unserm ersten Essay haben wir die Vorzüge einer frühzeitigen Realisierung der im Tagbau leicht erstellbaren zusätzlichen Stationen ‘Solitude’ und ‘Morgartenring’ hervorgehoben. Dem eben erwähnten Ratschlag des Regierungsrats entnehmen wir nun dass diese Haltestellen erst Mitte 2028 in Betrieb genommen werden sollen. Auch hier: eine einfache Lösung wird torpediert! Die verzögerte Realisierung von ‘Solitude’ bestätigt überdies den Vorwurf der «wenig angebots-getriebenen» Planung: man ignoriert die bevorstehende Eröffnung tausender neuer Arbeitsplätze auf dem ‘Roche’-Areal.

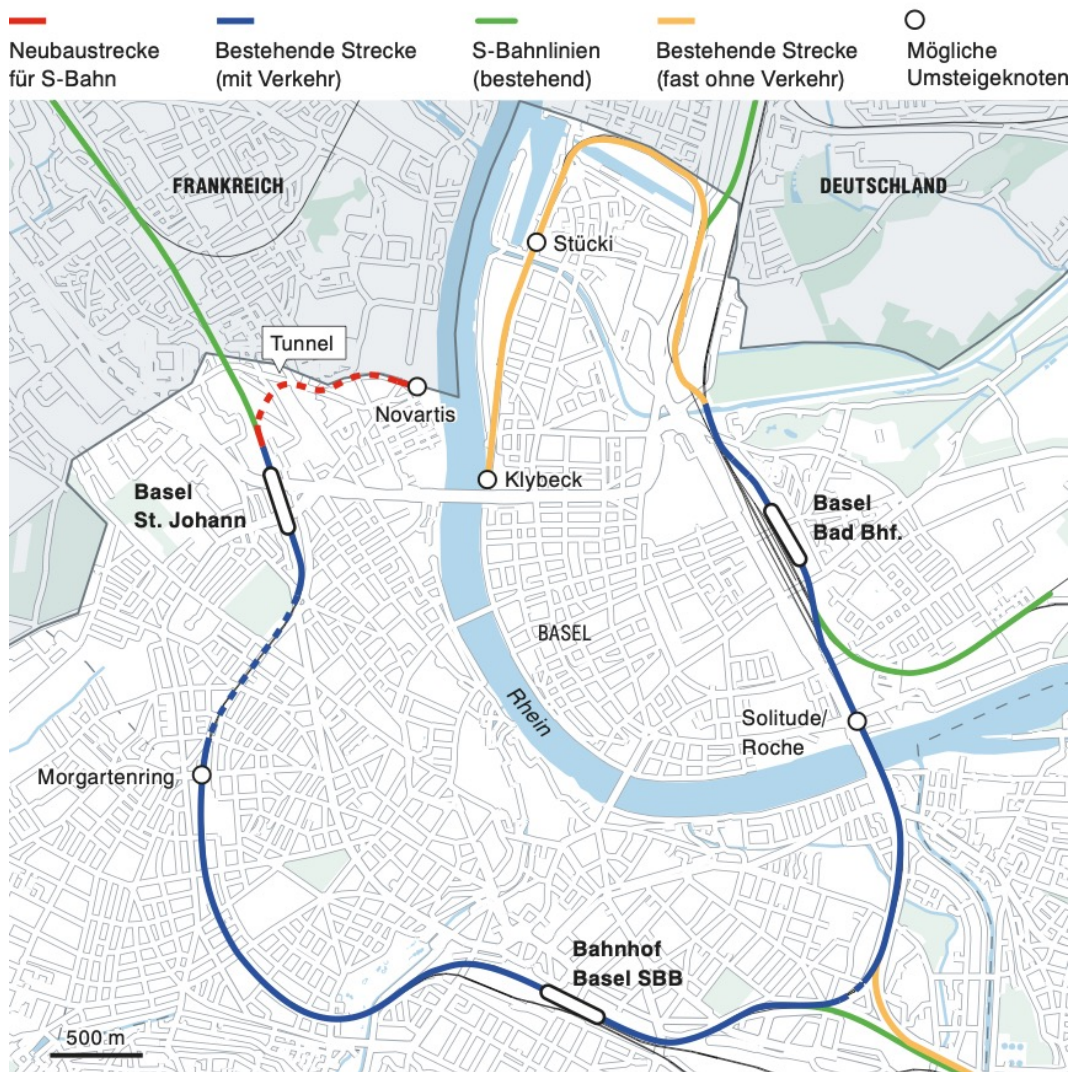
Wir haben uns mit dem Verfassen dieses zweiten Essays etwas Zeit gelassen – und auch keine Duplik zum zweiten *BaZ*-Artikel verfasst –, weil damals erste Anzeichen der Covid-19 Pandemie sichtbar wurden. Heute sehen wir, dass die aus der Pandemie entstandene Covid-19 Krise eine neue Realität geschaffen hat, die u.a. finanzielle Einschränkungen bringen wird.

Man weiss auch, dass Massnahmen zum Klimaschutz, z.B. Einschränkungen des Flugverkehrs, in den kommenden Jahrzehnten folgen werden. Die Flughafenbahn des 'Herzstücks' (und ihr 10-Minuten-Takt) wird in 25 Jahren wohl kaum mehr ein wirkliches Bedürfnis abdecken. Ob dann eine termingerechte Finanzierung des 'Herzstücks' (und anderer Infrastruktur-Projekte der SBB) noch möglich sein werden, steht nicht fest. Und es ist nicht auszuschliessen dass die Inbetriebnahme des 'Herzstücks' in einem Vierteljahrhundert in eine noch fernere Zukunft entglitten sein wird.

Wäre es nicht heute schon hilfreich schneller realisierbare Alternativen zu prüfen? Eine Ringbahn auf den bestehenden Gleisen z.B., ergänzt durch eine Tunnelzufahrt zum 'Novartis Campus', und eine von dort weiter führende Brückenverbindung ins Kleinbasel böte einen valablen aber wesentlich günstigeren, in absehbarer Zeit realisierbaren Ersatz des komplexen 'Herzstücks'. Die Verkehrsprobleme in und um Basel liessen sich damit schneller entschärfen!

Basel, den 15. August 2020

S-Bahn Erweiterung auf bestehenden Schienen



Grafik: mt