

**Diese Eingabe betrifft eine Vorsichtsmassnahme:
Die Reservation von unterirdischen Trassen für unter dem Areal
‘Volta Nord’ durchführende Gleis-Trassen, die später einen
S-Bahn Anschluss des Novartis Campus ermöglichen sollen.**

Es ist anzunehmen dass der Kurzstrecken-Flugverkehr, wie er vom EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg gegenwärtig bevorzugt betrieben wird (bzw. vor der Covid-Pandemie betrieben wurde), in zwei bis drei Jahrzehnten weitgehend durch Bahnverbindungen ersetzt, und daher weit weniger gefragt sein wird. Die Unterzeichneten bezweifeln daher, dass der im «Herzstück»-Fahrplan vorgesehene 10-Minuten Takt der Flughafenbahn in zwei bis drei Jahrzehnten noch gerechtfertigt sein wird.¹

Wir halten es daher für sinnvoll, bereits jetzt vorzusehen, dass vier der sechs gegenwärtig pro Stunde geplanten von Basel SBB herkommenden Züge der Flughafenbahn – anstatt zum Flughafen weiter zu fahren – beim Bahnhof St. Johann auf neu zu schaffende Gleise zum ‘Novartis Campus’, einem der wichtigen Life-Science Standorte der Region, umgeleitet werden. Die Verbindung ist auf der weiter unten gezeigten Karte rot gestrichelt eingetragen – *gestrichelt*, weil die Gleise bis kurz vor der zukünftigen Station ‘Novartis Campus’ in einem Tunnel unter den wichtigen Strassenverbindungen durchführen müssen, die zwischen dem Bahnhof St. Johann und dem Novartis Campus liegen.

Für diese zukünftige Bahnverbindung unter Strassenniveau muss jetzt – d.h. vor der Planung der Bauten auf dem Areal ‘Volta Nord’ – eine unterirdische zweispurige Trasse reserviert werden. Was zurzeit lediglich ein Eingriff in die Planung ist, soll die Notwendigkeit von späteren teuren Anwaltskosten und Änderungen an bestehenden Bauten ausschliessen.

Kontext

Das Projekt «Herzstück» beinhaltet eine umfassende Erneuerung der Infrastruktur der Regio S-Bahn, die u.a. eine Tunnelverbindung von Basel SBB zum Badischen Bahnhof vorsieht, die via ‘Basel Mitte’ nach Unterquerung des Rheins zu einer Station ‘Klybeck’ und anschliessend zum Badischen Bahnhof führt. Das «Herzstück» wird generell die S-Bahn-Verbindungen mit der Schweiz und dem benachbarten Ausland, d.h. mit Baden-Württemberg und dem Elsass bedeutend verbessern.

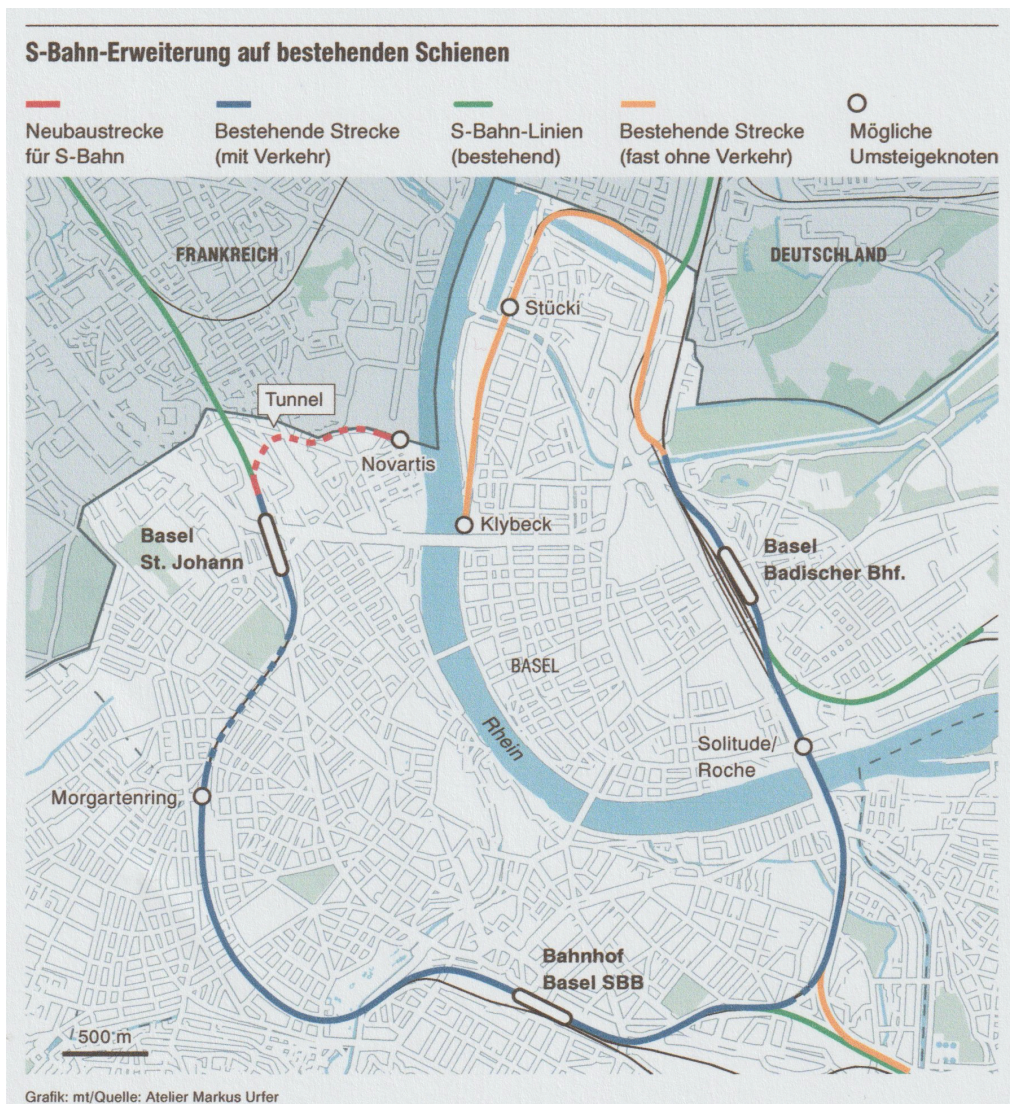
Die Verwirklichung dieses Grossprojekts dauert jedoch ein geschätztes Vierteljahrhundert – d.h. eine Zeitspanne, in der Säuglinge zu Berufstätigen werden!²

Es ist unerlässlich, die Leistung der heute existierenden Regio S-Bahn für diese lange Zeit durch temporäre, und wo möglich auch nachhaltige Massnahmen zu erhöhen.

Wir skizzieren diese hier, und beziehen uns dabei auf die unten folgende Illustration.

¹ Der publizierte Fahrplan der Flughafenbahn des «Herzstücks» sieht einen 10-Minuten Takt für Verbindungen von Basel SBB zum EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg vor.

² Das «Herzstück» ist Teil des ‘Ausbauschritts 2035’ der SBB. D.h. einige der vorgesehenen Ausbauschnitte 2035 fertig gestellt sein werden. Die vollständige Implementierung der Ziele wird sich jedoch über 2035 hinaus erstrecken. Angesichts der finanziellen Folgen der Covid-19 Pandemie muss man damit rechnen, dass die derzeit geplanten Ausbauschnitte der SBB-Projekte auch weiter verzögert werden können.



Die vier unterzeichneten Ingenieure, Unternehmer und Physiker haben im November 2018 ein Essay publiziert, in dem wir beschreiben, wie die bestehende Regio S-Bahn mit vertretbarem finanziellen Aufwand für diese lange Zeit auf bestehenden Schienen – insbesondere zu Pendlerzeiten – verbessert werden kann:

- Wir haben z.B. angeregt, dass S-Bahnzüge aus dem Rhein- und Ergolzthal zu *Pendlerzeiten* von 'Basel SBB' bis 'Basel St. Johann' weiter fahren sollen, und damit Passagieren, die in den Norden Grossbasels gelangen möchten, eine direkte, und damit schnellere S-Bahn Verbindung zu bieten. Zudem könnte man Passagieren, die nach Allschwil fahren möchten, die Gelegenheit geben an einer vorgezogen erstellten Station 'Morgartenring'³ auf Tram 6 umzusteigen – und damit den Bahnhof Basel SBB zusätzlich entlasten.
- Im Kleinbasel würde eine vorgezogene Erstellung der Station 'Solitude'³ einen erleichterten Zugang zum Roche Areal bieten; und auch im Badischen Bahnhof könnten S-Bahnzüge zu *Pendlerzeiten* über die bestehenden Gleise der sog. Hafenbahn weiter über 'Stücki' bis nach 'Klybeck' bei der Dreirosenbrücke geführt werden.

³ Die Stationen 'Morgartenring' und 'Solitude' werden als Teil des «Herzstück»-Projekts ohnehin erstellt. (Dass die Gleise der Elsässerbahn früher oder später für den 4-m Korridor abgesenkt werden müssen ist bekannt. Dies ist aber kein Hindernis für eine vorgezogene Erstellung der Station 'Morgartenring', solange man eine spätere Absenkung der Passagierplattformen von Anfang an vorsieht.)

Zudem haben gegen Ende des letzten Jahres Jörg Vitelli und Thomas Noack im Basler Grossen Rat und im Landrat des Kantons Basel-Landschaft einen 'Anzug' bzw. ein 'Postulat' «*betreffend kurzfristige Optimierungen im Betrieb der Regio S-Bahn*» eingereicht. Beide sind an den betreffenden kantonalen Regierungsrat überwiesen worden.⁴

Das Anliegen der Parlamentarier bezieht sich vor allem auf Verbindungen aus dem Rhein- und Ergolzthal. Diese sollen direkt über den in der obigen Graphik gelb eingezeichneten Gleisbogen und über die Eisenbahnbrücke zum Badischen Bahnhof geführt werden.

Bei Benützung dieses Gleisbogens könnten S-Bahnzüge aus der Schweiz – ohne Spitzkehre in Basel SBB – direkt via Pratteln und Muttenz zum Badischen Bahnhof fahren. Laut dem 'Anzug' wäre dafür lediglich der Einbau zusätzlicher Weichenverbindungen im Gleisvorfeld des Badischen Bahnhofs und im Raum St. Jakob-Muttenz nötig.⁵

Schlussbemerkung

Wie eingangs erwähnt, sollte die bestehende Gleisinfrastruktur – im Hinblick auf einen in Zukunft reduzierten Kurzstreckenverkehr auf dem EuroAirport Basel Mulhouse Freiburg – durch einen Anschluss an das Novartis Campus ergänzt werden. Damit wären auch beide Hauptstandorte der Basler Life-Science Forschung an die Regio S-Bahn angeschlossen.⁶

Um dies zu ermöglichen müssen – bevor auf dem Areal Volta Nord in den Zonen I und II Bauten geplant werden – unterirdische Trassen für die S-Bahn reserviert werden.

Basel, den 5. April 2021

Ronald Grisard . Bruno Mazzotti . Martin C.E. Huber . Peter Plattner

bruno@mazzotti.com +41 79 322 17 59

⁴ Der Anzug 20.5359 von Grossrat Jörg Vitelli und dreizehn weiteren Ratsmitgliedern, ist am 18.11.2020 an den Regierungsrat Basel-Stadt überwiesen worden. Der Landrat Basel-Landschaft hat das 'Postulat' von Thomas Noack und 31 weiteren Ratsmitgliedern mit demselben Anliegen ebenfalls an den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft überwiesen.

⁵ Die Parlamentarier schreiben in ihrem 'Anzug': «Bereits geplant ist der Ausbau des Bahnknotens Pratteln um dessen Leistungsfähigkeit zu steigern (die Finanzierung ist im Programm ZEB /AS25 bereits gesichert). Die vierspurige Rheinbrücke bietet genügend Kapazität. Anpassungen mit zusätzlichen Weichenverbindungen wären im Gleisvorfeld des Bad. Bahnhofes notwendig. Zusätzliche Weichenverbindungen sind ausserdem im Raum St. Jakob-Muttenz nötig, damit die Züge Bad. Bahnhof-Pratteln auch den Bahnhof Muttenz bedienen können. Diese Investitionen haben auch bei einem späteren Vollbetrieb des S-Bahn-Netzes einen grossen Nutzen, verbessern sie doch die Flexibilität im Netz und lassen andere Linienführungen zu.»

⁶ Die ausgedehnte Parkplatz-Anlage des Novartis Campus, die sich auf französischem Boden jenseits der hier befürworteten Station 'Novartis Campus' befindet, lässt vermuten, dass direkte S-Bahn Verbindungen zum Novartis Campus auch eine bedeutende Entlastung des individuellen motorisierten Verkehrs zur Folge hätte. Auch deshalb ist die Schaffung der Gleisverbindung vom Bahnhof St. Johann zum Novartis Campus nachhaltig.