

## Basel wird nun ein Vierteljahrhundert auf das Herzstück warten müssen

*In der Zwischenzeit soll und kann die Stadt Basel die bestehenden Bahngeleise auf Stadtgebiet besser nutzen, und damit die Leistung der heutigen Regio S-Bahn mit finanziell tragbarem Aufwand anheben. Der kürzlich bewilligte Planungskredit für die S-Bahn Haltestelle «Solitude» ist ein erster Schritt dahin!*

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

Auf beiden Seiten des Rheins bestehen Bahngeleise, die mit finanziell vertretbarem Aufwand eine Verlängerung der S-Bahnlinien aus dem Baselbiet sowohl über den Bahnhof SBB wie auch über den Badischen Bahnhof hinaus erlauben würden. In Grossbasel ist dies die Elsässerbahn, in Kleinbasel die sogenannte Hafengebahn – beide auf Stadtgebiet.

So könnte die S-Bahnlinie von Olten den Bahnhof SBB nicht als Kopf-, sondern als Durchgangsbahnhof nutzen. Einzelne Züge würden auf der Elsässerbahn bis zum Bahnhof «St. Johann» weiterfahren und damit Arbeitsplätze in Grossbasel-Nord (z.B. Novartis Campus) durch den öffentlichen Verkehr effizienter erschliessen. Eine früher schon erörterte Haltestelle «Morgartenring» auf dieser Strecke würde zudem ein Umsteigen von der S-Bahn auf die Tramlinie 6 ermöglichen – und damit eine neue, verbesserte Verbindung in die Innenstadt und nach Allschwil schaffen. Wie die S-Bahn Haltestelle «Solitude» wird man auch die Station «Morgartenring» mit erschwinglichen Mitteln im Tagbau erstellen können.

Eine S-Bahnlinie zum Badischen Bahnhof, die durch die eingangs erwähnte Haltestelle «Solitude» wesentlich an Attraktivität gewinnen wird, könnte, nach Halt im Badischen Bahnhof, über bestehende Geleise der Hafengebahn mit z.B. zwei Haltestellen den dort ansässigen Firmen S-Bahn Anschluss bieten – später eventuell auch Einwohnern eines neuen Stadtteils.

Es ist denkbar, dass die beiden erwähnten Verlängerungen der Regio S-Bahn in einer ersten Phase aus Kostengründen vorerst nur zur Erschliessung von Arbeitsplätzen und damit lediglich während Spitzenzeiten des Berufsverkehrs betrieben werden.

Kurz zusammengefasst: «Morgartenring» und «Solitude», zwei zusätzliche Haltestellen, die im Tagbau an bestehenden Geleisen erstellt werden können, bringen eine stark verbesserte Verteilung von S-Bahn Passagieren über Stadt und Umgebung; dabei lassen sich die einzelnen Elemente in Etappen erstellen.

Die Autoren dieses Essays haben keine finanziellen Interessen an der Verwirklichung der oben skizzierten Ideen. Wir sind pensioniert, machen uns aber Sorgen über die Situation, die beim vorläufigem Ausbleiben einer Finanzierung des Eisenbahn-Herzstücks durch den Bund über Jahrzehnte bestehen wird.

Bei einer Begehung der erwähnten Gleisabschnitte erlangten wir eine realistische Sicht der Probleme, die bei einer Verwirklichung obiger Ideen zu lösen sind. Zudem kennt Bruno Mazzotti als ehemaliger Grossratspräsident die verkehrspolitische Situation im Raum Basel; und Ronald Grisard, dipl. Ing. ETH, der in der Vergangenheit die im Rheinhafen ansässige Grisard AG geleitet, und inzwischen verkauft hat, ist mit den dortigen Verhältnissen vertraut. Peter Plattner, dipl. Bau-Ing. ETH, hat in seiner beruflichen Tätigkeit die Schwierigkeiten des Bahnbaus kennengelernt und Martin Huber weiss als ehemaliger Leiter des Wissenschaftsdepartements der Europäischen Weltraumorganisation (ESA), dass dem Publikum auch unorthodoxe Projekte vermittelt werden können.

Schliesslich weisen wir darauf hin dass eine S-Bahn Erschliessung des Novartis Campus wünschbar und möglich ist. Die dafür nötigen Geleise zwischen Bahnhof St. Johann und Novartis Campus müssten allerdings in Tieflage unter die dortigen wichtigen Strassenverbindungen gelegt werden. Damit würde auch Zugang zu einer später evtl. zu realisierenden Nord-Querung des Rheins geschaffen, die überdies bei einer Streckenblockierung (wie z.B. nach ‚Rastatt‘) den SBB Umfahrungsmöglichkeiten böte.

### Zwei Anmerkungen:

**1.** Auch wenn der Anschluss des Novartis Campus, und eine Nord-Querung des Rheins heute vielleicht nicht dringlich erscheinen, sollten die **Rechte für eine tiefliegende spätere Trasse unter dem Lysbüchel-Areal** rechtzeitig, d.h. bevor Baupläne für dieses Areal feststehen, gesichert werden.

**2. Längerfristig** sollten S-Bahn Passagiere vom linksseitigen Rheinufer via Muttenz und Eisenbahnbrücke direkt zum Badischen Bahnhof reisen können – **der Zeitverlust durch die Spitzkehre im Bahnhof SBB liesse sich damit vermeiden**. Güterzüge fahren bereits heute von Muttenz direkt über den Rhein zum Badischen Bahnhof. (Alle internationalen Züge sollten dennoch weiter via Bahnhof SBB verkehren, um Passagieren ein Umsteigen zwischen dem Bahnhof SBB/SNCF und dem Badischen Bahnhof, verbunden mit einem S-Bahn Transfer oder einer Tram-Reise durch die Stadt, zu ersparen.)

Basel, den 9. November 2018