

S-Bahn wäre auf bestehenden Gleisen möglich

Bahnausbau Anstatt jahrelang auf die unterirdische S-Bahn zu warten, könnte Basel-Stadt bereits morgen anstatt übermorgen eine bessere Lösung realisieren. Sie könnte auf schon existierenden Schienen verlaufen.

Martin Regenass

Jahrelang dauern die Diskussionen um das Basler S-Bahn-Herzstück, die sogenannte Durchmesserlinie unter dem Rhein hindurch, bereits an. Ob diese unterirdische und mehrere Milliarden teure Zugstrecke unter der Stadt hindurch je realisiert wird, ist zum heutigen Zeitpunkt offen.

Vier Herren schauen den Planungen des Herzstücks schon länger zu, wie sie im Gespräch mit der BaZ erklären. Die ehemaligen Ingenieure und Unternehmer Ronald Grisard, Peter Plattner, Martin Huber und Alt-FDP-Grossratspräsident Bruno Mazzotti haben aus diesem «Leidensdruck» heraus während der letzten zwei Jahre eigene Pläne entwickelt, wie das Regio-S-Bahn-Netz in der Stadt Basel bereits morgen anstatt übermorgen verbessert werden könnte.

Tiefere Kosten

Ins Zentrum ihrer Überlegungen rücken sie Schienenstränge, die auf dem Kantonsgebiet bereits verlegt sind. «Auf dieser bestehenden Infrastruktur liesse sich mit wenig Geld ein erweitertes, funktionierendes und leistungsfähiges S-Bahn-Netz bewerkstelligen», sagt Grisard. Darin seien den Baslern andere Städte wie Zürich seit Jahren weit voraus. Ihr Vorschlag sieht vor, dass die Gleise der Elsässerbahn im Westen der Stadt und die Gleise der Hafensbahn im Norden der Stadt für Züge durchgehend befahrbar gemacht werden. Mit einem Tunnel im Grenzgebiet St. Louis könnte sogar der Novartis-Campus mit einer Station besser angebunden werden. Das muss laut Mazzotti allerdings nicht sofort sein. «Den Tunnel könnte man auch in einem zweiten Schritt realisieren.»

Im Westen zwischen dem Bahnhof Basel St. Johann und

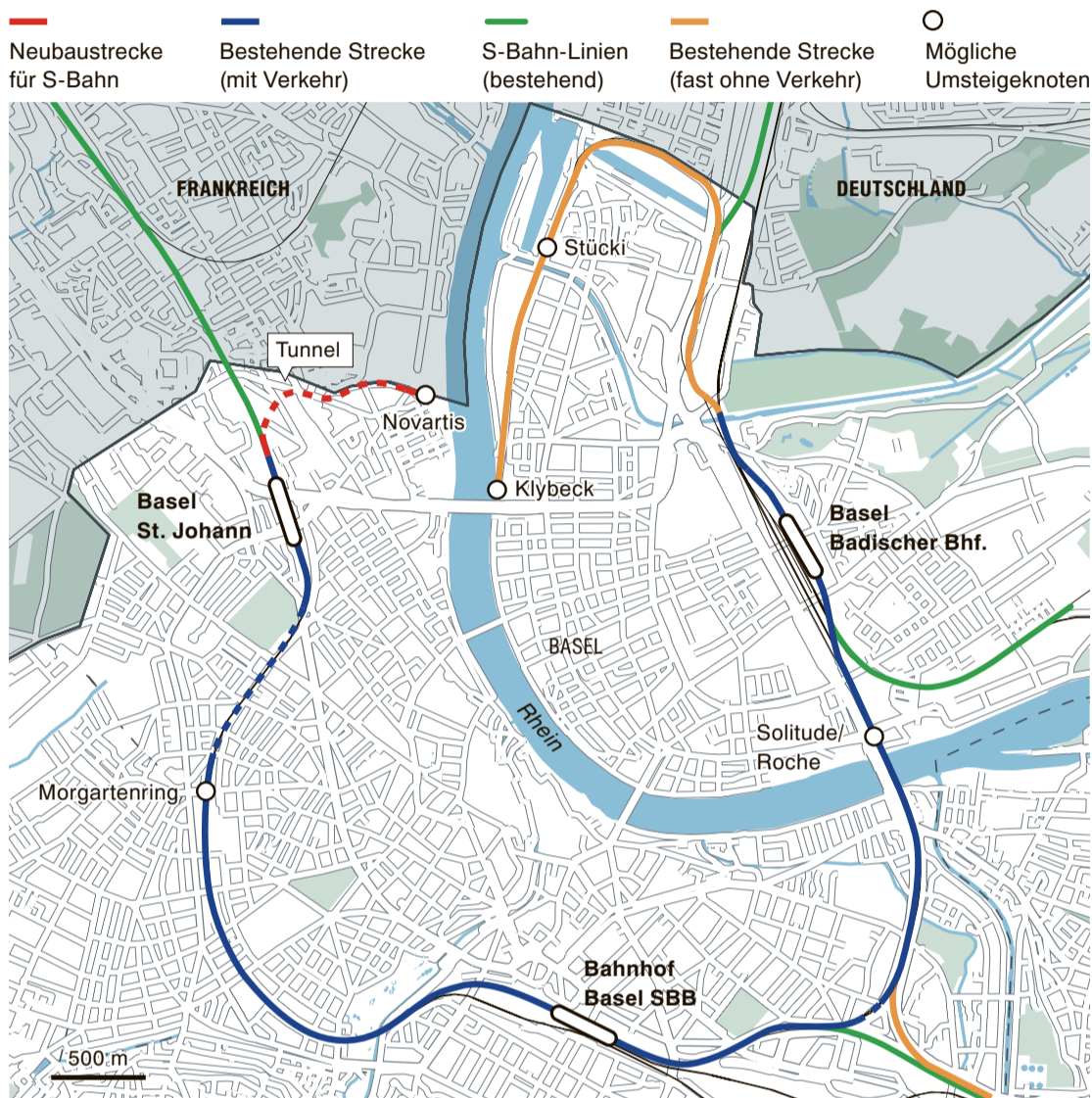
dem Bahnhof SBB schweben Grisard und Co. eine Station beim Morgartenring vor. An diesem Punkt könnten Pendler ohne Umsteigen am Bahnhof SBB auf die Tramlinie 6 in die Innenstadt und auch nach Allschwil wechseln, um in die Gewerbeareale und Wohngebiete der grossen Landgemeinde zu gelangen.

Der Knotenpunkt Morgartenring war schon früher angedacht. Alt-Grossrat Christian Egeler lancierte 2008 einen Vorstoss dazu. Der Knotenpunkt Morgartenring liesse sich laut Mazzotti mit bescheidenen Mitteln im Tagbau realisieren. Der Bahnhof St. Johann könnte vom ausgestorbenen Bahnhof und von einem zum Kreativzentrum umgenutzten Ort als ÖV-Knoten für mehrere Hundert Mitarbeiter des Novartis-Campus umfunktionierte werden. Mit dem Tunnel könnte der Campus gar noch näher an die Bahnlinie gerückt werden. Das Ende einer zukünftigen Verbindung, ein offenes Gleisstück neben dem Campus, existiert bereits. Es war Teil der Zufahrt zum ehemaligen Hafen St. Johann. Der Fussweg vom Novartis-Parkplatz führt untendurch.

Direkt ins Kleinbasel

Auf der anderen Rheinseite, im Osten der Stadt, könnte die Station Solitude nahe dem Kleinbasler Brückenkopf ebenso im Tagbau realisiert werden. Die Mitarbeiter der Roche könnten vom Fricktal und von Olten her auf direktem Weg zu ihren Arbeitsplätzen transportiert werden. Um von Liestal oder Olten her die S-Bahn direkt an diesen Punkt zu fahren, müsste im Bereich Gellert-Dreieck ein Stück Schiene für den Personenverkehr geöffnet werden. Dieser Gleisbogen ist gemäss Grisard derzeit nur für den Güterverkehr geöffnet. «Würde er für Personenzüge freigegeben, könnten S-Bahn-Züge direkt von Olten oder vom

S-Bahn-Erweiterung auf bestehenden Schienen



Grafik: mt/Quelle: Atelier Markus Ufer

Fricktal ins Kleinbasel fahren», sagt Grisard. Die Leute müssten nicht mehr am Bahnhof SBB aussteigen und auf die Trams oder einen anderen Zug wechseln, um ins Kleinbasel zu fahren.

Im Norden von Basel könnte die S-Bahn nach dem Badischen Bahnhof über die bestehenden Gleise der Hafensbahn das Klybeckquartier anfahren. Eine wei-

tere Station könnte in der Nähe des Stücki oberirdisch gebaut werden und den nördlichen Teil des Klybeckareals, das in den nächsten Jahren vom Industrie- zum Wohnquartier umgebaut werden soll, an den öffentlichen Verkehr anbinden.

Was die Umsetzung dieser Idee kostet, dazu machen Mazzotti und Grisard keine Angaben.

Und sie haben auch keine Berechnungen angestellt. «Unser Ziel ist es, eine Diskussion über die Idee zu lancieren. Wir sind der Meinung, dass es absolut unnötig ist, dass die Region Basel weitere 25 Jahre auf die Fertigstellung des Herzstücks und damit auf eine leistungsfähigere S-Bahn warten muss», sagt Mazzotti.

Das heute bereits vorhandene Schienennetz könnte mit «geringem Ausbau» aufgewertet und benutzt werden. Mazzotti: «Wir wollen mit der Idee aber keineswegs das Herzstück konkurrieren oder gar ausstechen.»

Nutzen in Stosszeiten

Grisard sagt, dass der Teil der Hafensbahn im Norden heute von wenigen Zügen täglich benutzt werde. Die Idee der vier sei es nicht, dass die Züge den ganzen Tag die von ihnen benannten Stationen Novartis und Klybeck anfahren müssten, sondern vielmehr zu den Stosszeiten morgens und abends, wenn die Leute vom Wohnort zur Arbeit und wieder zurück pendeln.

«Auf diese Weise könnten wir die Leute aus dem Auto locken und sie mit der S-Bahn an den Arbeitsplatz bringen. Das wäre ein effektives Mittel, um die Autobahn zu entlasten», so Ronald Grisard.

Martin Huber, der in Zürich wohnt, fügt an, dass solche Einsatzzüge in Pendlerzeiten selbst auf der dicht befahrenen «Goldküstenlinie» entlang des Zürichsees verkehren.

Finanzielle Interessen stünden keine hinter dieser Idee. «Wir machen uns aber Sorgen über die heute unbefriedigende Situation, die noch während weiterer 25 Jahre oder noch länger so bestehen bleiben könnte», sagt Bruno Mazzotti.

Man solle diese Idee prüfen, weiterentwickeln und möglichst schnell realisieren.

In Peter Plattners Stimme schwingt gar etwas Resignation mit. «Zwischen Olten und Aarau wird der Eppenbergtunnel gebaut, in St. Gallen und Winterthur erweitern sie die S-Bahn-Linien. Einfach in Basel geht es mit den Grossprojekten seit Jahren nicht vorwärts.»

Das zu sehen, sei sehr enttäuschend.