



Startseite | Basel | Stadt | Verschiedene Ansätze – Die einfache Lösung für die S-Bahn wird vo

Abo

Die einfache Lösung für die S-Bahn wird von Bahn-Koordinatoren torpediert

Politiker und Verbände beurteilen den Ausbau auf bestehenden Schienen unterschiedlich. Trieno verwirft die Pläne.

Martin Regenass

🔄 Aktualisiert: 25.03.2020, 15:45



Unstimmigkeiten rund um die Basler S-Bahn. Foto: Lucia Hunziker

Die S-Bahn auf dem bereits bestehenden Schienennetz im Stadtkanton zu verbessern: Diesen Plan haben vier ehemalige Ingenieure, ein Geschäftsführer und ein Alt-Grossratspräsident zusammen entwickelt. SP-Verkehrspolitiker Jörg Vitelli zeigt sich erfreut über die Idee der Herren Grisard, Mazzotti, Huber und Plattner, die Novartis über die französische Bahnlinie zu erschliessen oder Züge über die Hafенbahn fahren zu lassen, um das Klybeck besser an die Schienen anzubinden. «Ich bin schon lange der Meinung, dass man die S-Bahn-Kapazitäten auf heutigen Gleisen ausbauen und nicht bis zum grossen Wurf des S-Bahn-Herzstücks zuwarten sollte, das vielleicht einmal im Jahr 2045 realisiert wird.»

Vitelli gefiele eine Realisation der Linie zwischen Muttenz und dem Badischen Bahnhof über den Gleisbogen beim Gellertdreieck, der aktuell nur von Güterzügen befahren wird. «Das ist keine Neuheit. Bereits in den 80er-Jahren gab es den sogenannten Chemiezug, der Mitarbeiter von Gelterkinden über Muttenz auf die Kleinbasler Seite zu ihren Arbeitsplätzen brachte.»

Zwar existiert dieser Schienenbogen, aber LDP-Grossrat Heiner Vischer sieht bei der Nutzung für Personenzüge ein Problem: «Dieser Strang zweigt nicht von der Stammtrasse ab, welche die Züge in Richtung Bahnhof SBB befahren, sondern von einer Trasse für Güterzüge, die zwischen Pratteln und Muttenz abbiegt.» Mit anderen Worten, so Vischer, müsste ein Zug der direkt ins Kleinbasel fahren wolle, vor Muttenz abzweigen. Der dortige Bahnhof würde somit gar nicht bedient. Weiter stellt sich Vischer gegen die Argumente der Ideengeber, dass die Realisation des Herzstücks ewig dauere. Klar, so Vischer, dauere es noch viele Jahre, bis diese Durchmesserlinie realisiert sei. «Allerdings hat der Bund mit dem Bahnausbaustritt 2035 jetzt 100 Millionen bewilligt, um das Projekt auszuarbeiten. Darin enthalten sind auch die Haltestellen Solitude und Morgartenring. Wenn man, wie die vier Herren, nun mit einer neuen Idee kommt, dann muss man wieder auf Feld eins beginnen.»

Pharmastandorte verbinden

SVP-Grossrat Alexander Gröflin kann der Idee viel Positives abgewinnen. «Schon vor Jahren war diese Variante bei Kolleginnen und Kollegen des Landrats im Gespräch. An einem Anlass kam es zur Sprache, die bestehenden Gleise zu nutzen.» Benötigt würde zudem eine Brücke vom Kleinbasel rüber zur Novartis, oder man müsste einen

Tunnel bis zur Elsässerbahn erstellen. «Damit wären die beiden grössten Pharmastandorte in einem Ring verbunden», sagt Gröflin.

Die Organisation Trireno, die den Ausbau der S-Bahn in der Region zwischen den Nordwestschweizer Kantonen und den zuständigen Partnern in Deutschland und Frankreich koordiniert, erachtet das in der BaZ skizzierte Gesamtkonzept als «nicht realisierbar». Die Ideen erfordern gemäss Emanuel Barth von Trireno einen «bedeutenden Ausbau der Infrastruktur», sonst seien sie nicht umsetzbar. Barth: «Dieser Ausbau ist aber nicht kompatibel mit den zahlreichen bereits finanzierten und laufenden Ausbauten der S-Bahn. Die öffentlichen Mittel würden somit nicht effizient eingesetzt, Investitionen gingen verloren.»

Zwei Bausteine aus den vorgelegten Ideen deckten sich aber mit der Ausbauplanung der trinationalen S-Bahn: die neuen Haltestellen Solitude und Morgartenring. Barth: «Wir gehen von einer Realisierung in den nächsten fünf bis zehn Jahren aus.» Weiter sei für neue S-Bahn-Verbindungen auf den bestehenden Gleisen bereits «jeglicher Spielraum» ausgeschöpft. Barth: «Zusätzliche S-Bahnen auf existierenden Gleisen sind nicht realisierbar. Dazu braucht es neue Infrastrukturen.» Auch wenn die Projektideen der vier Herren mit den restlichen Ausbauten im Raum Basel abgestimmt wären – was sie nicht seien –, würden Finanzierung, Planung und Bau zwischen 10 und 25 Jahre beanspruchen. Barth: «Bis dann sind die in der BaZ vorgelegten Ideen redundant, da zu diesem Zeitpunkt viele andere Ausbauprojekte, die heute bereits aufgegleist sind, schon realisiert sein werden.» Nicht zuletzt seien die dargelegten «Sackgassen» beim Novartis-Campus oder im Klybeck bei der Hafentrambahn nicht «zukunftsträchtig».