



Derzeit fährt von Riehen Niederholz jede halbe Stunde eine S-Bahn zum Bahnhof Basel SBB. Mit der Taktverdichtung ändert sich daran vorerst nichts.

ROLAND SCHMID

# Schweizer Geld - aber Riehen bleibt auf der Strecke

**Kritik** Zwischen Lörrach und Badischem Bahnhof soll mit Unterstützung des Bundes der Takt verdichtet werden. Von Riehen würde aber nur jeder zweite Zug zum Bahnhof SBB fahren

## Basler Verkehrs-Betriebe Mitte-Links will E-Busse anstossen

Die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) wirkten erst sehr zögerlich. Mitte Januar hatten sie bekannt gegeben, dass sie ab Herbst vorerst nur einen Elektrobus auf seine Tauglichkeit hin testen wollen. Mitte-Links im Grossen Rat geht das zu langsam. Unter der Federführung des Grünliberalen Aeneas Wanner wollen sie den Umstieg der BVB auf erneuerbare Energien rascher vorantreiben. So wollen sie die Regierung beauftragen, sich bei der Beschaffung neuer Busse für saubere, lärmarme und effiziente elektrische Modelle einzusetzen.

Denn die Zeit drängt. Denn in den nächsten Jahren erreicht der Grossteil der BVB-Busflotte sein Lebensende. 2020/22 soll die Hälfte des Fuhrparks - über 50 Gas- und ältere Dieselsebusse - ersetzt werden. Fünf Jahre später wird der Nachfolger für die Citaro-Dieselsebusse gesucht, die seit 2015 im Einsatz stehen. Spätestens dann müssen die BVB ohne fossile Brennstoffe auskommen. Das schreibt ihnen das öV-Gesetz vor.

### BVB-Spitze ist umgeschwenkt

Mit ihrem Anliegen dürften die Parlamentarier bei den BVB offene Türen einrennen. Denn, wie Verwaltungsratspräsidentin Yvonne Hunzeler im bz-Interview erklärt hatte, habe das Aufsichtsgremium nun doch entschieden, dass die sukzessive Umstellung auf Elektroantrieb Priorität habe. «Das Ziel ist, möglichst bald voll elektrisch zu fahren.» Allerdings sei klar, dass Elektrobusse nicht die günstigste Variante seien. Deshalb werde die Politik entscheiden müssen, was sie wollen.

Mitte-Links will deshalb schon mal vorspüren. Immerhin hätten die BVB wegen tieferer Anschaffungskosten bisher auch neue Dieselsebusse in Betracht gezogen, was dem öV-Gesetz widerspreche. Grossrat Wanner aber



Der Basler Grossrat Heinrich Ueberwasser (SVP) ist unzufrieden. «Der Grundsatz, dass jede S-Bahn von Riehen mit dem Basler Bahnhof SBB verbunden wird, sollte aufrechterhalten werden. Sonst geht die Akzeptanz für den ÖV verloren.» In einer Interpellation an den Regierungsrat kritisiert Ueberwasser, dass der zwischen Lörrach und Badischem Bahnhof geplante neue Viertelstundentakt am Badischen Bahnhof endet. Die S-Bahn von Riehen würde also wie bisher nur jede halbe Stunde weiter bis zum Basler Bahnhof SBB fahren.

Nun liegt die Antwort der Regierung vor. Ueberwasser empfindet sie «als ein Reden um den heissen Brei.» Tatsächlich betont der Regierungsrat, dass das Zielkonzept, dass «sämtliche S-Bahnzüge aus dem Wiesental bis Basel SBB und weiter ins Ergolz- und Fricktal verkehren» nach wie vor gültig sei. Allerdings könnten nicht alle Infrastrukturvorhaben gleichzeitig realisiert werden. Auf gut Deutsch heisst das: «Insbesondere wäre eine Taktverdichtung zwischen Lörrach und Badischer Bahnhof früher umsetzbar.»

### Ohne Herzstück geht es nicht

Für einen Viertelstundentakt von Riehen zum Bahnhof SBB brauche es das Herzstück, die unterirdische Verbindung zwischen den beiden Basler Bahnhöfen. Ueberwasser bemängelt: «Das finanziell noch nicht gesicherte Herzstück kommt, wenn überhaupt, leider erst in ferner Zukunft.» Tatsächlich könnte dies, und nur, wenn alles gut läuft, frühestens 2035 sein. Dieser Zeithorizont wurde Ende Januar bei einer Medienkonferenz zum Bahnausbau Schritt Step 2030/35 genannt.

Für die drei grossen Bahnprojekte Taktverdichtung im Wiesental, Elektrifizierung der Hochrheinestrecke zwischen Basel und Schaffhausen und den Bahnanschluss des Euro-Airport hat der Bund im Rahmen der Vernehmlassung zu Step 2030/35 100 Millionen Franken zurückgestellt. 2019 werden die nationalen Parlamente sich dazu äussern. Derzeit läuft laut der Lörra-

cher Stadtplanerin Monika Neuhofer-Avdić eine Machbarkeitsstudie zur Takt- und Haltestellenverdichtung im Wiesental. Auch der Bund sei dabei, seine Abschätzungen zum Infrastrukturbedarf auf der Strecke zu vertiefen, teilt Jonas Kupferschmid. Er ist bei Aglo Basel für Verkehr zuständig.

Beginn und Dauer der Bauarbeiten sowie die Kosten sind noch nicht definitiv bekannt. Es dürfte auf einen 10- und 20-Minutentakt hinauslaufen. Ein Beispiel: Die Züge würden um 13 Uhr, 13.10 Uhr, 13.30 Uhr, 13.40 Uhr und dann wieder zur vollen Stunde um 14 Uhr abfahren. Damit käme man auf vier Verbindungen pro Stunde.

«Die Einführung des genauen Viertelstundentaktes würde horrenden Kosten verursachen. Der Bund geht in einer Schätzung von 400 Millionen Franken aus», erläutert Kupferschmid. Mit der Einführung des erwähnten unregelmässigen Taktes könnte man die Kosten auf zirka 60 Millionen Franken senken. Nötig wären dafür die Wiederinbetrieb-

nahme der Entflechtung Bäumlhof, Anpassungen im Badischen Bahnhof sowie ein Doppelspurabschnitt in Riehen oder an der Grenze.

### Beyeler muss gut erreichbar sein

Ueberwasser setzt sich auch in Hinblick auf den geplanten Ausbau der Fondation Beyeler für die gute Erreichbarkeit Riehens ein. Zudem ist er überzeugt, dass die meisten Rieherer, aber auch viele Pendler aus Deutschland, mit der S-Bahn nicht nur zum Badischen Bahnhof, sondern umsteigefrei zum Bahnhof SBB fahren wollen. Kupferschmid entgegnet: «Wenn die Rieherer besser an den Badischen Bahnhof kommen, sind sie auch besser an das Basler ÖV-Netz angebunden.» Zudem könne die Wiesentalbahn mit Fertigstellung des Herzstücks problemlos in das S-Bahn-Netz integriert werden.

Mit der Taktverdichtung auf der Wiesentalbahn sind auch neue Haltestellen geplant: Eine am Zoll zwischen Riehen und Lörrach Stetten, eine andere in der

Nähe der heutige Haltestelle Brombach/Hauingen, wo voraussichtlich 2025 das neue Lörracher Zentralklinikum stehen soll. Sie gilt in Lörrach als prioritär. Es handelt sich dabei um die Fusion von vier bestehenden Krankenhäusern im Landkreis Lörrach.

Ueberwasser sind die neuen Haltestellen ein Dorn im Auge. «Eine S-Bahn ist eine Schnell-Bahn. Mit jeder weiteren Haltestelle wird sie zum Tram.» Derzeit untersuche «der Bund auch den Nutzen auf der Schweizer Seite der Agglomeration Basel», betont Kupferschmid. Für Ueberwasser wäre die Taktverdichtung von Riehen zum Basler Bahnhof SBB ein positives Signal nach Bern. «Es ist nicht einzusehen, dass Schweizer Gelder für ein Projekt fliessen, bei dem der wichtigste Grund für die Bundesbeiträge, nämlich eine echte Alternative zum Autoverkehr zu schaffen, leidet. Ausserdem findet bei der Durchbindung der S-Bahnen im Kanton Basel-Stadt keine wirkliche Verbesserung statt.»

schlägt einen Lösungsansatz vor: So beinhalte das Basler Energiegesetz einen Fonds, mit dem Massnahmen zur Emissionsreduktion gefördert werden können. Es sei nicht ersichtlich, warum davon nicht auch E-Busse profitieren können sollten. Deshalb solle die Regierung die Ersatzbeschaffung etwa über die Darlehensbedingungen unterstützen. Allfällige Mehrkosten sollen über das ordentliche Budget oder den Energieförderfonds finanziert werden. (DBA)

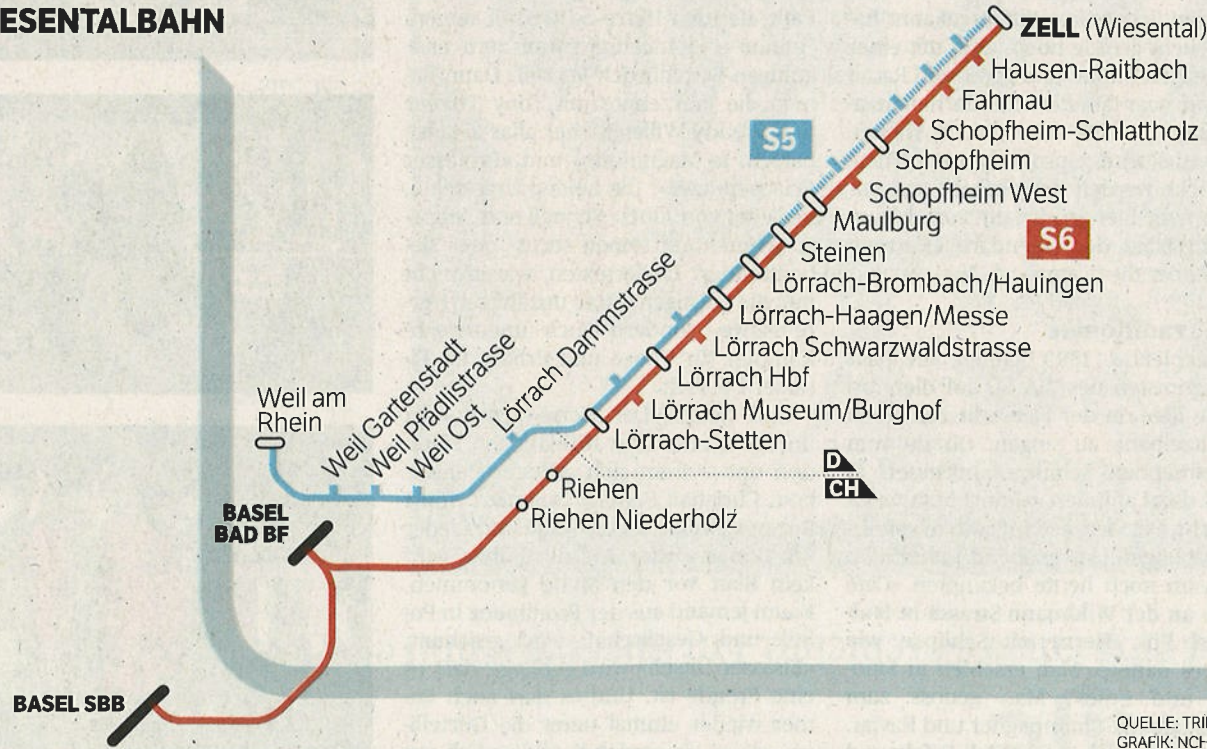
## 3er-Tram-Verlängerung Nachts ist Zugang durch Bahnhof zu

Seit Anfang Dezember fährt das 3er-Tram bis zum Bahnhof von Saint-Louis, der zu einem Verkehrsknotenpunkt werden soll. Ganz klappt das noch nicht, wie die Tageszeitung «l'Alsace» berichtet. So kommt das letzte 3er-Tram unter der Woche um 0.26 Uhr an der Endstation in Saint-Louis an, am Samstag sogar erst um 1.26 Uhr. Zwei Minuten später fährt es wieder zurück nach Basel.

Zu diesem Zeitpunkt ist der Durchgang im Bahnhof von Saint-Louis bereits geschlossen: unter der Woche ab 0.25 Uhr und am Wochenende ab 0.15 Uhr. Weil das Tram auf der Westseite des Bahnhofs ankommt, muss man durch den Bahnhof, um die Wohnhäuser auf der anderen Seite zu erreichen. Auch der Bus nach Saint-Louis Neuweg fährt am Samstag um 0.45 Uhr auf der anderen Bahnhofsseite ab. Derzeit laufen Verhandlungen zwischen dem Zweckverband Saint-Louis Agglomération, der für das Tram zuständig ist, und der SNCF. Die Hauptfrage ist, wer die Kosten für längere Öffnungszeiten übernimmt.

In der Zwischenzeit kürzen anscheinend Personen, den erheblich längeren Umweg per Fuss ab, in dem sie über die Gleise gehen. (PSC)

## WIESENTALBAHN



Zwischen Lörrach-Brombach und Steinen sowie an der Grenze sind zwei weitere Haltestellen geplant.

QUELLE: TRIRHENO  
GRAFIK: NCH/MTA