

Herzstück – «Wie weiter»

Der Ausgang der Herzstück-Haltestelle Basel Mitte wird in der Schalterhalle der heutigen Hauptpost an der Rüdengasse 1 geplant! Täglich sollen, am Anfang 40'000, je nach Streckenführung auch 50'000 – 90'000 Menschen diese Haltestelle nutzen. Damit wäre die Hauptpost unter den 20 grössten Bahnhöfen in der Schweiz.

Ob Rudolf Dieterle Geschäftsführer der Organisation Bahnknoten Basel, mit dieser Aussage eine Schlagzeile provozieren will oder ob er es ernst meint ist ihm nicht anzusehen. Die Aussage machte er während einem Referat zu dem die FDP-Grossbasel-Ost mit dem Titel: Herzstück – «Wie weiter?» ins Restaurant Bundesbahn eingeladen hat.

Knapp 55 Personen hörten erst der kurzen Begrüssung von Baschi Dürr und dann dem knapp einstündigen Referat von Dieterle zu. Sie hörten wie umfassend die Organisation Bahnknoten Basel plant. Da ist längst nicht nur das Herzstück ein Thema. Für Dieterle ist die sogenannte Y-Variante gesetzt. Das Y sieht einen Strang per Tunnel direkt vom Bahnhof SBB unter Basel hindurch zum Badischen Bahnhof und einen zweiten Strang – für Dieterle muss auch der unterirdisch verlaufen – vom Bahnhof SBB zum Flugplatz. Es geht um die Koordina-



Über 50 Personen nahmen an der FDP-Info-Veranstaltung «Herzstück wie weiter» im Restaurant Bundesbahn im Gundeldi teil.

Foto: Philip Karger

tion aller Verkehrsprojekte in Basel, also auch die Strassen, die Trams und Busse (auch die Fernreise-Busunternehmen), den Langsam-Verkehr und sogar die Fussgänger. Er betont, dass die Bahn und Tram/Bus Linien in Basel jetzt schon sehr gut sind, einzig die S-Bahn sei schlecht, weil beide Bahnhöfe in Basel für die Züge Defakto Sackgassen seien, fast alle Kompositionen müssen im jeweiligen Bahnhof gedreht werden. Ganz klar sieht die Organisation Bahnknoten den Bahnhof SBB einerseits als zentralen Dreh- und Angelpunkt aber auch als Nadelöhr. «Alle wollen am Bahnhof sein, die Autos, Velos, Trams, Busse und Züge» meint Dieterle wobei der Bahnhof heute schon über die Kapazitätsgrenze hinaus belastet sei. Die heutigen Tram-Geleise genügen laut der Organisation nicht

mehr um den Abfluss der Menschen schnell genug zu gewährleisten.

Nach einer Tour durch alle Gebiete die seine Organisation bearbeitet, kam der Referent zum Herzstück zurück. Er meinte «Hier wurde geplant ohne alle Anforderungen zu kennen» und wiederholte mehrere Male: «Man weiss was man will, aber nicht wie!» Es geht zum Beispiel um den Anschluss der S-Bahn an die Bahnhöfe. Man weiss zwar wie der Tunnel unter dem Rhein entlanglaufen soll, aber, wo und wie die S-Bahn an den Bahnhöfen bedient werden soll ist nicht klar. Vorzugsweise soll das beim Bahnhof SBB Unterirdisch Parallel auf der Gundeldingerseite neben den Oberirdischen Geleisen geschehen. Aber auch da ist noch nichts fix (ein S-Bahnhof muss 135m lang sein, einer für Fernzü-

ge 400m). Auf jeden Fall muss eine Unterirdische Haltestelle innert 2 Minuten evakuiert werden können. Die Zusätzlichen Menschenmassen, so Dieterle, müssen auch aus dem Bahnhof hinauskommen, das geht laut ihm nur unterirdisch. Er erwähnt die auch schon aufgezeigte Variante einer neuen Unterführung Richtung Margarethenstrasse. Dabei betont er, dass vieles Diskutiert und keine Möglichkeit ausgelassen wird, so gibt es auch Pläne das Elsässertor als Ausgang zu nutzen.

Ende März will Bahnknoten Basel bereits fertige Pläne präsentieren, denn es eilt, so der Geschäftsführer, denn es herrscht ein Verdrängungskampf um Bundesgelder. Nur wer bereits Geld in ein Projekt investiert, einen genauen Plan hat und auch das Wann und Wie darlegen kann, hat eine Chance auf die Inventarliste des Bundes zu kommen. Dieterle muss es wissen, immerhin war er viele Jahre der Direktor des ASTRA (des Bundesamt für Strassen) und hat dort viel Erfahrung mit der Bundesvergabe gemacht.

Eins ist beim Herzstück und den anderen geplanten Vorhaben sicher: Nichts ist sicher! Es sind nur viele Ideen vorhanden! Ob das besser wird, wenn Bahnknoten Basel, mit seinen Plänen an die Öffentlichkeit geht wird sich zeigen!

Philip Karger