



Die Angst vor dem Verkehrschaos am Angenstein

SBB-Doppelspurausbau Wie sind fünf Monate ohne Bahn im Laufental zu bewältigen? Nationalrätin Daniela Schneeberger und Landrat Marc Scherrer verlangen Antworten vom Bundesrat und von der Kantonsregierung.



SBB-Gesamtprojektleiter Andreas Jäger vor Jahresfrist in Grellingen: Es gehe nur mit einer fünfmonatigen Totalsperre.. Foto: Lucia Hunziker

Thomas Dähler

17 Uhr, Bahnhof Basel SBB, Gleis 14: Auf dem Perron wartet eine stattliche Menschenmenge, obwohl der halbe Zug in Richtung Laufen bereits bereitsteht und dessen Sitzplätze ausgebucht sind. Trifft endlich die zweite Hälfte des Zuges ein, stürmen die noch wartenden Reisenden die restlichen Plätze. 952 Sitzplätze hat die Doppelkomposition des Intercity-Neigezugs, der um 17.03 Uhr Basel in Richtung Laufen-Delsberg-Biel verlässt.

Müsste man diesen Zug durch

Busse ersetzen, wären zwanzig Gelenkbusse nötig, wollte man allen Reisenden einen Sitzplatz anbieten. Sechs Gelenkbusse wären nötig, wollte man alle Reisenden des am stärksten frequentierten Zuges zumindest stehend aufnehmen. Es liesse sich auch noch die Länge der Kolonne ausrechnen, wenn die Zugpassagiere in dieser Zeit aufs Auto umstiegen. Sicher ist unterdessen, dass es keine einfache Lösung geben wird, wenn die SBB den Doppelspurausbau im

Laufental realisieren und dabei die Bahnlinie während fünf Monaten stilllegen.

Das Nadelöhr

Mit möglichen Szenarien für die fünfmonatige Totalsperre dürften sich die SBB zurzeit abmühen. Wer die Situation auf der Strasse kennt: Das Nadelöhr am Angenstein wird den Mehrverkehr nicht einfach so aufnehmen können. Doch bis heute haben die SBB keinen einzigen möglichen Lösungsvorschlag gemacht, wie die Auswirkungen der Totalsperre be-

Basler Zeitung

Basler Zeitung
4002 Basel
061/ 639 11 11
bazonline.ch/

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 34'644
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich



Seite: 21
Fläche: 81'305 mm²

Auftrag: 3007101
Themen-Nr.: 999.222

Referenz: 85802858
Ausschnitt Seite: 2/2

wältigt werden sollen.

Grund genug für Nationalrätin Daniela Schneeberger (FDP), Antworten dazu vom Bundesrat einzufordern: «Welche Massnahmen seitens der SBB sind vorgesehen, damit die Fahrgäste in der Zeit der Totalsperrung ohne grössere Einschränkungen und Belastungen befördert werden können?», fragt sie in ihrer letzte Woche in Bern eingereichten Interpellation. Landrat Marc Scherrer (Mitte) gelangt derweil mit den gleichen Sorgen an die Kantonsregierung: «Ist sich der Regierungsrat der

«Jetzt muss es endlich darum gehen, die Bauzeit erträglich zu gestalten.»

Marc Scherrer

Landrat (Mitte) Basel-Landschaft

Tragweite dieser Totalsperrung der für das Laufental so wichtigen Hauptverkehrsachse über beinahe ein halbes Jahr bewusst?»

Es sind nicht die ersten politischen Interventionen zum befürchteten Verkehrschaos im Lau-

fental. Schneeberger hat schon vor zwei Jahren in einer Interpellation beklagt, dass sie und das Baselbiet mit den Fragen zum Bahnausbau im Laufental nicht ernst genommen würden. Der Bundesrat hat sie damals beruhigt. Doch Antworten zur Frage, was die SBB unternehmen würden, hat sie bis heute keine erhalten.

Auf Kantonsebene ist dies nicht anders. Ein im Mai 2020 eingereichter und im Landrat erheblich erklärter Vorstoss von Jan Kirchmayr (SP) ist bis heute unbeantwortet. «Jetzt muss es endlich darum gehen, die Bauzeit erträglich zu gestalten», sagt Scherrer. Es brauche jetzt Vorschläge, wie der Verkehr während der Totalsperrung bewältigt werden solle. Und: Die drohenden Auswirkungen, auch auf den Individualverkehr, müssten endlich ernst genommen werden.

Inbetriebnahme Ende 2025

Der bevorstehende Ausbau der Bahnlinie Basel–Delsberg erfolgt nach einem langen politischen Kampf und zahlreichen Interventionen in Bundesbern und in Liestal. Auch zuletzt noch war das Anliegen mehrmals verschoben worden, in Missachtung sogar von schriftlichen Vereinbarungen zwischen den SBB und den Regierungen der Kantone Baselland

und Jura. Seit 2015 ist der direkte Bahnverkehr in die Romandie unterbrochen. Heute gibt es pro Stunde und Richtung lediglich je einen Intercity Basel–Biel, eine S-Bahn-Verbindung Basel–Laufen und eine Basel–Delsberg.

Mit Baubeginn im Frühling 2023 wollen die SBB nun den Abschnitt Duggingen–Grellingen auf zwei Spuren ausbauen, damit ab Dezember 2025 im Fernverkehr der Halbstundentakt zwischen Basel und Biel möglich wird, mit teilweiser Verlängerung nach Lausanne oder Genf. Parallel dazu wird auch der Bahnhof Basel SBB um zusätzliche Gleisanlagen auf der Gundeldinger Seite vergrössert – im Hinblick auch auf den geplanten Viertelstundentakt der S-Bahn im Birstal.

Dazu ist es nötig, den Bahnverkehr zwischen Aesch und Laufen von April bis September 2025 stillzulegen. Grund dafür sind enge Platzverhältnisse zwischen Hang und Birs im fraglichen Abschnitt. Mit Kunstbauten und einem Felsabtrag wird das heutige Bahngleis verbreitert. Nötig sind auch mehrere Bachdurchlässe und ein Hochwasserentlastungskanal. Für einen Grossteil der Bauleistungen ist der Zugang zur Baustelle nur auf dem Bahntrasse möglich.