

ZEHN JAHRE ALT

Die S-Bahn-Haltestelle St. Johann ist bereits zehn Jahre alt. 1997 wurde sie zusammen mit der «Grünen Linie» S1 in Betrieb genommen. Heute wird der Bahnhof an Werktagen durch 30 Züge (d.h. beinahe jede Stunde) bedient.

DER BAHNHOF ST. JOHANN FÜHRT HEUTE NOCH EINEN DORNROSCHENSCHLAF. DIES WIRD SICH ABER MIT DEM ABSCHLUSS DES NORDTANGENTENBAUS, DER ANBINDUNG AN DAS TRAMNETZ UND DEM NEUEN QUARTIER BEIM BAHNHOF ST. JOHANN ÄNDERN. IN ZEHN JAHREN WIRD DIESER BAHNHOF EINE ATTRAKTIVE, MODERNE ÖV-DREHSCHLEIBE SEIN. DIES MIT KÜRZEREN FAHRZEITEN AUS DEM ELSASS UND DEM FRICKTAL INS ST.-JOHANN-QUARTIER ALS ÜBER DEN BAHNHOF BASEL SBB.

Wieso fristet diese S-Bahn-Haltestelle bis heute ein Schattendasein? Mit ein Grund ist die Lage. Noch meinen viele, der Bahnhof befindet sich bereits in Frankreich. Der Bahnhof liegt auf Schweizer Boden, gehört der SBB und ist nicht nur mit einem S-Bahn-Ticket, sondern auch mit dem U-Abo erreichbar. Kaum zur Attraktivität beigetragen hat, dass die nächsten Tram- und Bushaltestellen (Gasstrasse und Im Wasenboden) 200 bis 300 Meter vom Bahnhof St. Johann entfernt sind. Dies ist ungefähr gleich weit wie vom Perron im Bahnhof Basel SBB zum Centralbahnplatz. Dazwischen fehlt jedoch die besondere Ambiance.

Über die Treppe oder mit dem Lift gelangt man direkt auf den Luzerner Ringviadukt. Dieser lädt aber kaum zum Verweilen ein, auch wenn der Verkehr nun durch den Autobahntunnel fliesst. Schliesslich haben die Bauarbeiten an der Nordtangente während der letzten zehn Jahre wesentlich dazu beigetragen, dass die S-Bahn-Haltestelle auch heute noch verlassen wirkt.

MUT UND WEITSICHT

Bereits in der damaligen Kreditvorlage an das Parlament ist erwähnt, dass die neue S-Bahn-Haltestelle erst nach voller

Inbetriebnahme der Nordtangente und der Aufwertung des Quartiers zwischen Voltaplatz und Bahnhof zu einer Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs werde. Es zeugt von Mut und Weitsicht, dass der Grosse Rat im Juni 1995 den Kredit von 7,6 Mio. Franken genehmigte.

Immer wieder wurde der Standort beim Kannenfeldplatz als sinnvolle und kostengünstigere Alternative zur Diskussion gestellt. Zwar wäre dort die Anbindung an das Tram- und Busnetz nahezu ideal. Jedoch hätte, unter Beachtung der seinerzeit herrschenden Rahmenbedingungen (Bahninfrastruktur und -betrieb sowie Grenz- und Zollabfertigung) das Bauvorhaben nur zu wesentlich höheren Kosten verwirklicht werden können. Demgegenüber betragen die Kosten für die heutige Haltestelle genau 5,2 Mio. Franken und liegen somit ein Drittel unter dem Budget. Ein solch kostengünstiger Bau wäre heute vermutlich nicht mehr möglich, besonders wenn die Bauteuerung mitberücksichtigt wird!

GESICHT VERÄNDERT

Bereits während des Baus der Nordtangente hat das äussere St. Johann sein Gesicht stark verändert. Nach Eröffnung der Nordtangente wird dies nochmals der Fall sein, diesmal allerdings im positiven Sinne. Über die neu gestaltete Voltastrasse wird das Tram vor das Bahnhofgebäude fahren, sodass zusammen mit einer neuen Passerelle die direkte Anbindung an die S-Bahn möglich wird. Und wenn auch die hierfür notwendige Verlegung der Tramgleise von der Gas- in die Volta- und die Entenweidstrasse immer wieder bemängelt worden ist, kommt der Kanton Basel-Stadt wider Erwarten zum Handkuss. Denn der Bund trägt aus dem Infrastrukturfonds rund 9 Mio. Franken an die Baukosten bei.

Dank der neuen ÖV-Drehscheibe werden die Fahrzeiten aus dem Elsass und dem Fricktal ins St. Johann, zum Campus Novartis und ins untere Kleinbasel kürzer sein als über den Bahnhof Basel SBB. Es ist möglich, dass auf 2009 hin der Halbstundentakt eingeführt wird, zumindest zwischen dem Fricktal und Saint-Louis; die Verhandlungen sind im Gange.

ATTRAKTIVITÄTSSTEIGERUNG

Dank dieser markanten Attraktivitätssteigerung ist mit steigenden Frequenzen im Bahnhof St. Johann zu rechnen. Die Erfahrungen mit der Haltestelle Dreispitz stimmen zuversichtlich. Die S-Bahn-Haltestelle wird aus ihrem Dornröschenschlaf erwachen. Jedenfalls wird sie in zehn Jahren kaum wiederzuerkennen sein.

Wolfgang Fleischer
Wirtschafts- und Sozialdepartement



Vogesenplatz: Blick auf den Bahnhof St. Johann. Hier befindet sich die neue Tramhaltestelle mit dem Umstieg zum Bahnhof St. Johann. Im Hintergrund sieht man die von den SBB geplanten Gebäude.