

Das Herzstück als Standortfaktor

S-Bahn-Ausbau durch Basels Zentrum ist wichtig für Konkurrenzfähigkeit der Region

PETER SCHENK

Die Gruppe Bahnhof lud zum Podium über die Frage «Regio-S-Bahn unter dem Marktplatz?» Mit zwei Regierungsräten und einem künftigen Mitglied der Exekutive war es prominent besetzt.

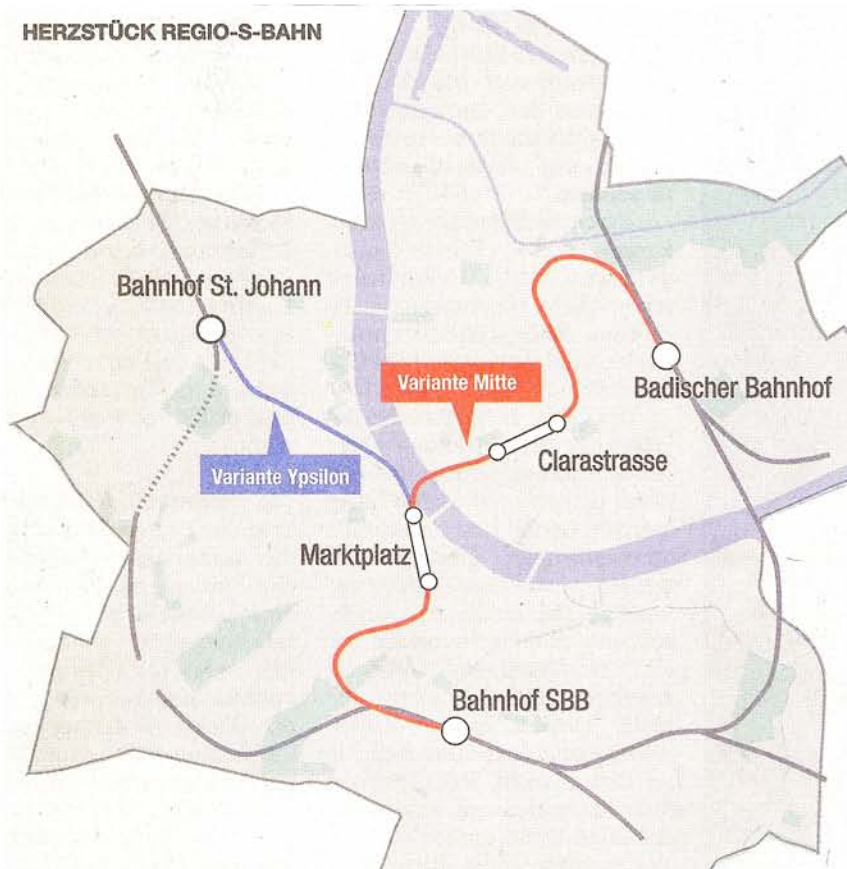
Seit vielen Jahren engagiert sich die Gruppe Bahnhof, eine überparteiliche Arbeits- und Interessengruppe, für die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) im Raum Basel. Am Dienstagabend fand ihre Mitgliederversammlung erstmals im Grossratssaal des Basler Rathauses statt. Der öffentliche Teil bestand aus einem Podium zur Frage «Regio-S-Bahn unter dem Marktplatz?», das mit Ralph Lewin (SP), Regierungsrat Basel-Stadt, Jörg Krähenbühl (SVP), Regierungsrat des Kantons Baselland und Hans-Peter Wessels (SP), Wirtschaftsförderer beider Basler und künftiger Basler Regierungsrat prominent besetzt war.

POSITIVE BILANZ. Ralph Lewin zog eine positive Bilanz der Regio-S-Bahn und verwies darauf, dass die Anzahl der jährlichen Fahrten von 135 Millionen 1997 auf 195 Millionen 2007 zugenommen habe. Das reiche aber nicht: «Die S-Bahn muss sich weiterentwickeln», betonte der Regierungsrat. Ein wichtiges Mittel hierfür ist das sogenannte Herzstück Regio-S-Bahn: eine unterirdische Verbindung zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof, mit Haltestellen am Marktplatz und an der Clarastrasse (siehe Karte).

Der Basler Regierungsrat hatte sich im Oktober 2007 für diese Variante Mitte entschieden, die voraussichtlich 1,4 Milliarden Franken kosten wird. Als mögliche Ergänzung wird darin die Verbindung vom Marktplatz Richtung Bahnhof St. Johann genannt; der Nordbogen, die Erschliessung von Basel Nord durch eine S-Bahn-Linie, wird offen gelassen.

POTENZIAL VON 50 000. Lewin verteidigte in der Diskussion die Entscheidung für die Variante Mitte und zumindest vorerst gegen den Nordbogen mit Nachdruck und plädierte

HERZSTÜCK REGIO-S-BAHN



Varianten. Die Verbindung zwischen Badischem Bahnhof und Bahnhof SBB über den Marktplatz (rot) und die Erweiterung zum Bahnhof St. Johann (blau). Grafik BaZ/reh

dafür, das Zentrum der Stadt durch die S-Bahn zu erschliessen. Er rechnet dort mit einem Potenzial von täglich 50 000 Benutzern, Zahlen, die bei der Bedienung der grossen Arbeitsplatzzentren nicht zu erreichen seien. Selbst, wenn es an einem Ort 8000 Arbeitsplätze gibt, reiche dies nicht aus, um den ganzen Tag eine S-Bahn zu füllen. Ausserdem verwies er darauf, dass der Novartis Campus durch den Bahnhof St. Johann schon heute gut angebunden sei. Er liegt an der grünen S-Bahn-Linie ins Elsass.

Alle Podiumsteilnehmer waren sich einig, dass der Ausbau der Regio-S-Bahn ein wichtiger Standortfaktor für Basel sei – der Vergleich mit dem gut ausgebauten ÖV-System von Zürich fiel mehr als einmal. «Es ist die Frage, welchen Anspruch wir haben? Wollen wir eine Kleinstadt mit 180 000 Einwohnern sein oder das

Zentrum von einer Million Einwohnern?», fragte Hans-Peter Wessels, Wirtschaftsförderer beider Basel.

Für den künftigen Basler Regierungsrat, in dessen Zuständigkeitsbereich auch der ÖV fallen wird, war klar: «Die S-Bahn ist ein wichtiges Mittel, um unsere Konkurrenzfähigkeit zu stärken.» Bei Jörg Krähenbühl klang es ganz ähnlich: «Wenn die Mobilität gut ist, haben wir auch die Chance, den Wirtschaftsraum zu entwickeln und das ist dann auch gut für das Baselbiet.»

Laut Ralph Lewin ist derzeit in der Verwaltung ein Ratschlag zur Finanzierung der Vorstudien in Arbeit, der bald in die beiden Parlamente gehen soll. Dabei handelt es sich allerdings noch nicht um die Projektierung, die fast einen dreistelligen Millionenbetrag kosten soll. Für die Finanzierung gehen die Initiatoren im Rahmen des Infrastrukturfonds von substanziellen Beiträgen des Bundes aus. Fertig sein könnte das Herzstück in 20 bis 25 Jahren.