



Die Region nimmt einen neuen Anlauf, die Weichen für den Wiesenbergtunnel zu stellen.

FOTO: BZ

Kampf der Verkehrslawine

Metrobaselchef Koellreuter: Baden-Württemberg sollte mehr Geld in den Kreis Lörrach stecken

BASEL. Wer hat die Macht? Wer hat das Geld? Diese Frage stellt sich Christoph Koellreuter als Direktor von Metrobasel immer wieder. Denn der im April in Basel gegründete Verein macht bei Entscheidungsträgern Lobbying, spricht Werbung für Basel und das Dreiländereck – damit die durch Grenzen zerstückelte Metropolregion zu einer wirtschaftlichen und politischen Einheit zusammenwächst. Deshalb ist eines der Schwerpunktprojekte des Vereins der Verkehr, der an den Grenzen von Kantonen und Staaten nicht Halt macht.

Genauer gesagt geht es um „die Verkehrslawine, die sich durch unseren Raum wälzt“, wie Christoph Koellreuter sagt. Denn nicht nur auf deutscher Seite klemmt es beim Ausbau der Schienenwege. Dass sich Metrobasel diesbezüglich erst einmal in der Schweiz engagiert, sei durchaus zum Vorteil der deutschen und französischen Nachbarn und hat einen einfachen Grund: Wenn nach dem neuen Lötschbergtunnel auch der Gotthardba-

sistunnel fertiggestellt ist, „dann haben wir in der Schweiz acht Gleise durch die Alpen, aber nur vier Gleise durch den Jura“, sagt Koellreuter. In der Folge gebe es viel zu wenig Kapazitäten, die Züge hinter Basel durch den Jura zu bringen und damit für den Personennahverkehr.

Deshalb will sich Metrobasel für den Wisenbergtunnel zwischen Liestal und Olten stark machen. Dieser steht auf der Schweizer Prioritätenliste für Bahnprojekte noch weit hinten. Ein weiteres Verkehrsthema auf der Agenda ist der Schienenanschluss für den Euro-Airport. Erst kürzlich hatte Ministerpräsident Oettinger versprochen zu prüfen, ob sich Baden-Württemberg an dem Flughafenbahnhof finanziell beteiligen könnte. Für Metrobaselchef Koellreuter steht fest, dass Deutschland und Baden-Württemberg grundsätzlich mehr Geld in den Landkreis Lörrach als Teil der Region Basel stecken müssten, „wenn sie in der Schweiz ernst genommen werden wollen“.

Am selben Strang zieht der Trinationale Eurodistrict Basel (TEB), der durch seinen Präsidenten im Vereinsvorstand vertreten ist. Die Geduld mit Deutschland und Frankreich schwinde, betont Koell-

reuter. Denn auf Schweizer Seite kämen Projekte schneller voran. Bern sei eher bereit, die Region finanziell zu unterstützen, als dies Stuttgart oder Berlin seien.

Entscheidungsgewalt hat Metrobasel nicht. Das weiß auch der Direktor. Daher sucht er Kontakt zu den Entscheidungsträgern in Politik und Wirtschaft, um sie – mit Hilfe von Analysen und Daten – positiv zu beeinflussen; demnächst etwa möchte er die südbadische Staatssekretärin im Berliner Gesundheitsministerium, Marion Caspers-Merk, zum Gespräch treffen. Andere Formen der Öffentlichkeitsarbeit für der Region sind die von Metrobasel organisierten Foren und Informationsabende. Das nächste Forum findet am 17. September in Lörrach statt.

Was dies alles bringt, sei schwer zu sagen, gibt Koellreuter zu. Manche Rahmenbedingungen in Europa, etwa jene, die für das Florieren der Life-Sciences-Branche in Basel verantwortlich ist, stimmten auch ohne die Arbeit des Vereins, der sie dennoch unterstützt. Ob mit oder ohne Metrobasel: Für Koellreuter ist es „ein toller Meilenstein“, dass in Basel mehr als 60 Prozent der Bürger dem Messe-Neubau zugestimmt haben.