

SBB macht Weg frei für neue Brücke

Zweite Rheinbrücke könnte vom Schweizer Konjunkturprogramm profitieren / SBB und DB verhandeln noch / Inbetriebnahme 2012

VON UNSERER REDAKTEURIN
ANDREA DRESCHER

BASEL. Nun soll sie endlich gebaut werden: die zweite Rheinbrücke für den Zugverkehr zwischen Badischem Bahnhof und Basel SBB. Am Freitag hat der Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) sein Okay gegeben. Der Baubeginn ist für Frühjahr 2010 vorgesehen; mit ersten Arbeiten könnte schon diesen Herbst begonnen werden.

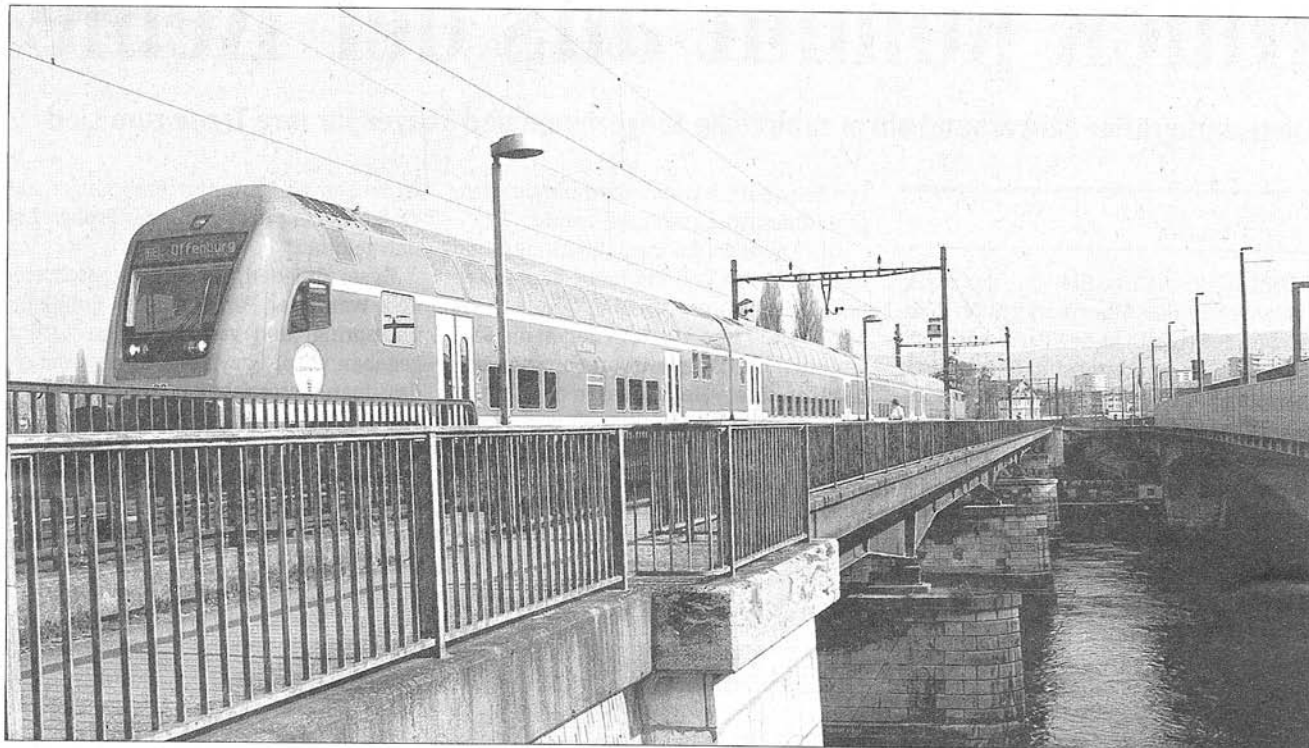
Basel ist für den Schienenverkehr ein Nadelöhr. Als Abhilfe wurde die zweite Eisenbahnbrücke über den Rhein schon vor einiger Zeit geplant. Doch der Bau verzögerte sich von Jahr zu Jahr. Erst kürzlich bestätigte SBB-Sprecher Roman Marti, dass noch nicht alle technischen Details geklärt seien. Zudem fehlt noch eine Ver-

einbarung mit der Deutschen Bahn, die auf ihrem Areal Zufahrtsbauten erstellen muss, damit die Züge ab dem Badischen Bahnhof über die Brücke kommen. Beide Bahnunternehmen verhandeln diesbezüglich noch. Ursprünglich hätte das 240 Meter lange Bauwerk 2008 in Betrieb gehen sollen. Nach heutigem Stand wird dies wohl erst 2012 möglich sein.

Dabei ist der Genehmigungsprozess längst erledigt, der Bedarf unstrittig. In der Leistungsvereinbarung zwischen Schweizer Bund und Bahn für die Jahre 2007 bis 2011 sind die Kosten in Höhe von umgerechnet etwa 26 Millionen Euro auch schon enthalten. Was fehlte, war die Zustimmung der SBB-Spitze. Diese liegt nun seit Freitag vor. Die letzten Verzögerungen hatte Roman Marti mit „planerischen Gründen“ erklärt, wobei es auch finanzielle gab. Denn der Bund hatte der SBB die Investitionsmittel aus der Leis-

tungsvereinbarung für 2009 aufgrund einer Kreditsperre um rund zehn Millionen Franken gekürzt – und die SBB musste auch andere Projekte aufschieben.

Zwar hat die Bundesregierung in Bern die Finanzsperre wieder aufgehoben, doch weil sich nicht alles auf einmal realisieren lässt, wurden alle Projekte unter die Lupe genommen. Und da bei der Bahnbrücke in Basel nicht alle technischen Details geklärt waren, wurde deren Bau um rund ein Jahr zurückgestellt. Doch Martis Zuversicht, dass im Frühjahr 2010 der Startschuss erfolgen kann, bestätigte nun der SBB-Verwaltungsrat. Denn da die zweigleisige Brücke von der SBB für das Schweizer Konjunkturprogramm angemeldet wurde, könnten Bundesmittel in das Projekt fließen. Allerdings muss das Parlament am 20. März noch zustimmen.



Die Rheinquerung in Basel ist ein Nadelöhr für den Bahn- und S-Bahn-Verkehr in der Region Basel. Deshalb soll laut SBB für insgesamt 57 Millionen Franken nun endlich die zweite Rheinbrücke gebaut werden. FOTO: CLAUDE GIGER

Aktuell verhandeln SBB und Deutsche Bahn wegen der Baudurchführungsvereinbarung, denn die Gleise 3 und 4 im Badischen Bahnhof müssen an die neue Brücke angeschlossen werden. Damit zusammenhängen soll die Aufschüttung eines Bahndamms und der Bau einer Straßenerunterführung. Bei der DB-Pressestelle in Stuttgart ist nicht bekannt, welche Kosten auf die deutsche Seite zukommen. In dem beziffert die SBB die Gesamtkosten des Projekts auf 57 Millionen Franken, während in der Leistungsvereinbarung 40 Millionen (rund 26 Millionen Euro) festgeschrieben wurden, so dass wohl die Differenz von umgerechnet etwa elf Mil-

lionen Euro die DB tragen müsste.

Dass der bisherige Rheinübergang ein Engpass ist, weiß man auch im Basler Bau- und Verkehrsdepartement. Durch die zweite Bahnbrücke könnte der Personen- und Güterverkehr entflochten werden, sagt dort Wolfgang Fleischer, zuständig für die Mobilitätsplanung. Dies sei „sehr wichtig“ für den Regionalverkehr. Aufgrund von Prognosen geht der Verkehrsexperte davon aus, dass sich an einem normalen Werktag 84 S-Bahnen, zwischen 50 und 60 Fernzüge und rund 200 Güterzüge – darunter Lokfahrten zwischen den Rangierbahnhöfen in Weil und

Muttenz – durch den Engpass pressen. Fleischer ist überzeugt, dass mit der neuen Brücke auch Regionalzüge aus Freiburg, die wegen der S-Bahnen meist im Badischen Bahnhof enden, wieder stündlich bis zum Bahnhof SBB fahren könnten. Dies wären rund 36 zusätzliche Züge pro Tag – und „theoretisch wäre auch ein Halbstundentakt möglich“, so Fleischer.