

„Ein Gesamtkonzept für das 21. Jahrhundert“

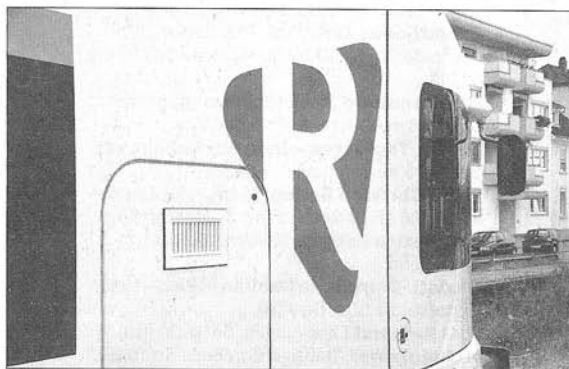
Kreis bekräftigt den Ausbau der Regio-S-Bahn in einer Resolution und strebt mit Waldshut eine gemeinsame Erklärung an

VON UNSEREM REDAKTEUR
MICHAEL BAAS

LÖRRACH. Der Ausbau der Regio-S-Bahn im Kreis und den angrenzenden Regionen am Hoch- und am Oberrhein steht auf der politischen Agenda im Kreis ganz oben. Der Kreistag hat dieses Ziel am Mittwoch in einer Resolution zur „Weiterentwicklung der Regio-S-Bahn und zum vierspurigen Ausbau der Oberrheinstrecke einstimmig bekräftigt. Der „zügige Ausbau“ des schienengebundenen Nahverkehrs sei für den Kreis und den Eurodistrict „von größter Bedeutung“ und zwar inklusive der grenzüberschreitenden Verbindungen, heißt es da. Deshalb fordere der Kreis dafür die „volle Unterstützung durch Bund, Land und die Bahn“. Zudem appelliert er an alle Beteiligten, den Katzenbergtunnel leistungsfähiger anzubinden, als die Bahn plant; schließlich erwartet er auch, dass Planfeststellungsbeschlüsse für die Abschnitte Haltingen – Weil und Schliengen – Bugingen ausgesetzt werden bis zu dem für dieses Frühjahr angestrebten Bahngipfel.

Die Liste der Projekte ist beachtlich. In der Summe der Kosten addieren sich die

se vermutlich auf ähnliche Dimensionen wie der dieser Tage besiegelte Ausbau der Schieneninfrastruktur für den Breisgau und Freiburg für 260 Millionen Euro. Vorbild ist der Großraum Freiburg aber auch durch die klare, mit dem Land und den Bahnunternehmen in der „Freiburger Erklärung“ fixierte Stoßrichtung des Nah-



Das „R“ der Regio-S-Bahn soll künftig auf weiteren Strecken grün leuchten. FOTO: GRAMESPACHER

verkehrs. Vergleichbares streben die Kreise Lörrach und Waldshut in einer „Lörrach-Waldshuter-Erklärung“ an. Zentrales Ziel ist es, am Ober- und am Oberrhein einen integrierten 30-Minuten-S-Bahn-Takt zu schaffen, zumindest einige zusätzliche Linien durchzubinden zum

Bahnhof SBB und gegebenenfalls zum Euro-Airport. Zudem soll das Kandertal möglichst in die S-Bahn integriert werden.

Umsetzbar ist das alles aber nur, wenn die Infrastruktur auf- und nachgerüstet wird. Das beginnt mit der Optimierung der Anbindung des Katzenbergtunnels und setzt sich fort im Ausbau der Kapazi-

täten in Basel. Beides zeigt, wie eng verflochten das Vorhaben ist mit anderen – etwa dem Bau des dritten und vierten Gleises oder dem in Basel angedachten „Herzstück“ zwischen Badischem Bahnhof und dem Bahnhof SBB. „Wir brauchen ein Gesamtkonzept“, steht für den CDU-Fraktionsvorsitzenden Klaus Fleck denn auch fest. Ein weiterer Baustein darin ist die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke, die die Schweiz forciert und die das Land prüft. Landrat Walter Schneider appellierte denn auch an das Gremium, das Projekt nicht zu ver-

knüpfen mit der Debatte um den einstweilen eingefrorenen Güterverkehrs-Bypass um Basel. „Es kann nicht sein, dass jeder Fortschritt blockiert wird, mit dem Hinweis auf den Bypass“, so Schneider.

Die Kreistagsfraktionen tragen das Paket denn auch uneingeschränkt mit. An-

gesichts weiter ansteigender Pendlerströme und das vor allem in die Nordwestschweiz sei der S-Bahn-Ausbau zwingend. „Der Bus ist als Massenverkehrsmittel nicht tauglich“, so Klaus Fleck. „Allein auf die Straße zu setzen, ist zu wenig“, sagt auch Klaus Eberhardt für die SPD. Unterschiedlich bewerten die „Großen“ dagegen den Umgang mit dem dritten und vierten Gleis. Dies sei nicht eins zu eins zu vergleichen mit „Stuttgart 21“,

denn das sei „ein Einzelprojekt, so Fleck“. Einerseits, räumt auch Eberhardt ein; andererseits stehe und falle der Ausbau des regionalen Nahverkehrs aber mit der Leistungsfähigkeit des dritten und vierten Gleises und daher sei das Land als Träger des Nahverkehrs dann doch gefordert.

Das aber ist der einzige kleine Dissens bei der angestrebten „Anpassung der Schieneninfrastruktur an das 21. Jahr-

hundert“ (Eberhardt). „Die S-Bahn hat eine hohe Wertigkeit“, fasste das Ulrich May für die Freien Wähler zusammen. „Es bewegt sich etwas“, freut sich auch Josha Frey für die Grünen – wobei diese die Anbindung des EAP an die Bahn in ihrer Prioritätenliste ganz hinten ansiedeln. Fritz Gerbel schließlich forderte aus Sicht der FDP „mehr Härte“ gegenüber der Bahn insbesondere bei den aktuellen Verfahren zum dritten und vierten Gleis.