

Ringbahn statt City-Tunnel

In Basel hat die Diskussion um eine bessere Anbindung der Bahnhöfe Auftrieb bekommen

VON UNSERER KORRESPONDENTIN
ANDREA DRESCHER

BASEL. Pendler und Reisende, die mit der Bahn von einem Basler Bahnhof zum anderen oder ins Zentrum wollen, müssen umsteigen. Weil das Zeit kostet und den öffentlichen Nahverkehr wenig attraktiv macht, soll Basels Innenstadt mit einer S-Bahn-Strecke unterquert werden. Doch das Projekt kommt nicht voran. Die Idee, statt eines City-Tunnels eine Ringbahn um die Stadt herum zu bauen, hat den S-Bahn-Ausbau wieder zum Thema werden lassen.

Das Vorhaben, die zwei Bahnhöfe und zentrale Plätze mit einer S-Bahn-Strecke durch die Innenstadt zu verbinden, ist alt – sie soll schon 1969 entstanden sein. Auch hat die Basler Regierung bereits 2007 entschieden, eine Variante vorrangig zu verfolgen – das so genannte Herzstück durchs Zentrum würde 1,2 Milliarden Franken kosten. Doch getan hat sich nichts – bis die parlamentarische Baukommission des Nachbarkantons Basel-Stadt nun auf die Idee kam, dass die S-Bahn-Züge die Stadt umfahren könnten.

Dies hätte wohl den Vorteil, dass der Basler Norden mit einer wachsenden Zahl an Arbeitsplätzen beim Pharmakonzern Novartis und bei neuen Instituten der Universität besser erschlossen würde. Vermutet wird, dass diese Lösung auch billiger käme, weil man vorhandene Gleise Richtung Frankreich benutzen könnte.

Daten über Fahrgastzahlen gibt es noch nicht

Doch für einen Vergleich der Varianten, zu denen auch ein Streckenast zwischen der Innenstadt und dem im Norden liegenden Bahnhof St. Johann gehört, fehlen bislang die Daten. Bekannt sind weder die potenziellen Fahrgastzahlen noch die Bau- und die späteren Betriebskosten. Auch bezweifeln Experten, dass die „Elsässerbahn“ ab Bahnhof SBB noch Kapazitäten hat, um S-Bahn-Züge aufzunehmen, und deshalb eine Ring-Bahn, wie sie sonst nur Großstädte haben, billiger käme. Hinzu kommt, dass der Bahnhof SBB in den nächsten Jahren umgebaut werden soll, was bauliche und finanzielle Auswirkung auf die Anschlüsse der Gleise hätte. Schließlich ist unklar, ob außer den regionalen S-Bahnen auch Züge aus Freiburg

auf der neuen Strecke weitergeführt werden könnten.

Politische Entscheidungen sind aber ohne Klärung dieser Fragen nicht möglich. Darum sollen die Parlamente beider Basel noch dieses Jahr 1,2 Millionen Franken für Vorstudien bewilligen. Weil die jüngsten Debatten fürchten ließen, dass sich die zwei Kantone nicht einig werden und dass das Projekt zerredet wird, haben die zwei Kommissionen getagt und bestätigt, dass der Ausbau der Regio-S-Bahn „nur mit einem gemeinsamen Vorgehen“ gelöst werden könne. Am Zeitplan, der eine Festlegung auf eine Variante bis spätestens 2011 vorsieht, soll festgehalten werden. Danach müssen die Mittel für die Umsetzung bewilligt werden; frühestens 2020 könnte die Strecke fertig sein.

Aus südbadischer Sicht hält Lörrachs Oberbürgermeisterin Gudrun Heuteblum (CDU) die Regio-S-Bahn für „die Hauptschlagader“ der regionalen Zusammenarbeit. Kürzlich schlug sie vor, den Ausbau trinational zu diskutieren, auch um europäische Fördermittel beantragen zu können. Denn die Finanzierung des städtischen Projekts mit regionalem Nutzen ist eine weitere offene Frage.