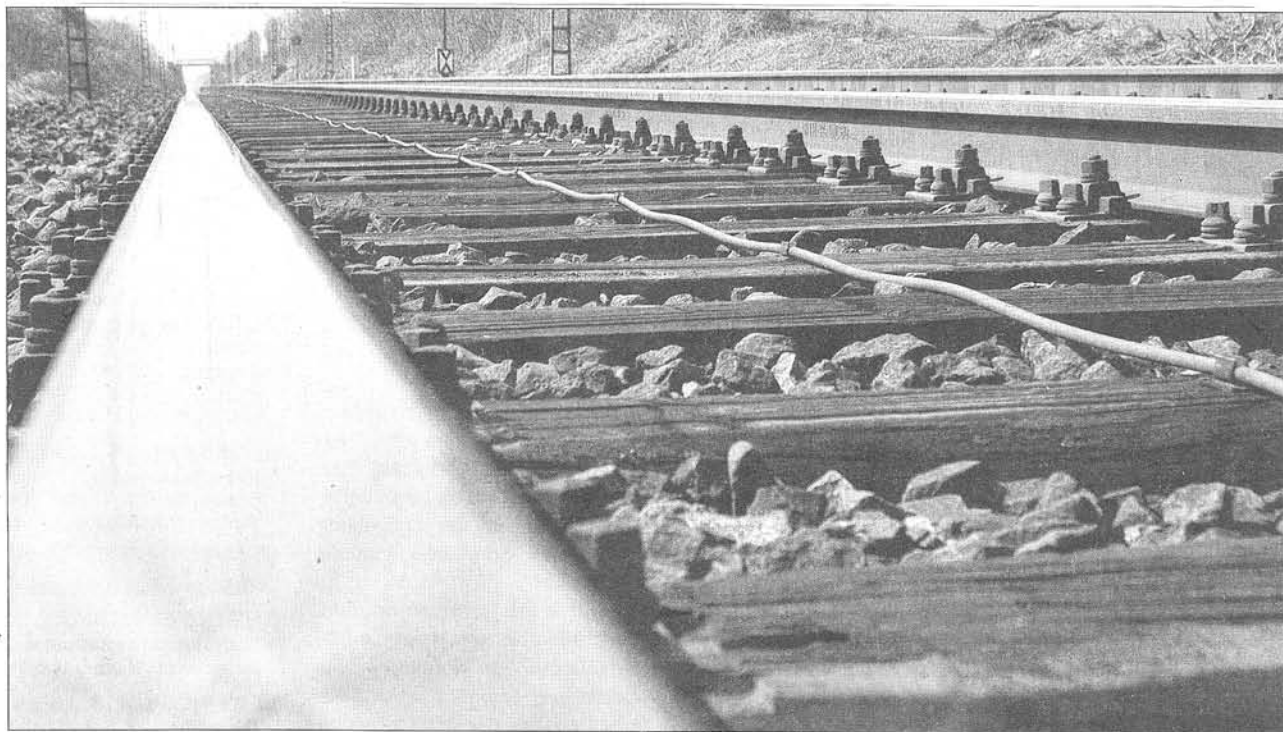


Zwischen Bedarf und Akzeptanz

Das neunte Verkehrssymposium der Industrie- und Handelskammern befasste sich mit dem Güterverkehr im Bahnknoten Basel



Menschenwürdiger Lärmschutz an den Bahnstrecken ist für Grenzach-Wyhle's Bürgermeister Jörg Lutz eine Voraussetzung, um überhaupt anzufangen über einen Hoahrhein-Bypass nachzudenken.

FOTO: THOMAS KUNZ

VON UNSEREM REDAKTEUR
MICHAEL BAAS

BASEL. Basel gilt als Nadelöhr im europäischen Verkehr – auf der Schiene wie der Straße. Die Folgen sind bekannt: Staus vor den Autobahngrenzübergängen oder die Idee, den Bahnknoten der-einst mit einer Umfahrung am deutschen Hoahrhein zu entflechten. Solche Facetten thematisierte auch das 9. Verkehrssymposium der Industrie- und Handelskammern in Basel und offenbarte darüber, dass manches, inzwischen auf kleiner Flamme gekochtes Konfliktpotenzial in Kern noch brodelt: So betonten Schweizer Wirtschaftsvertreter, dass sie den Hoahrhein-Bypass als „effiziente Lösung“ betrachten.

Die Infrastruktur der Region ist dem steigenden Verkehrsaufkommen nach Ansicht der Industrie- und Handelskammern nicht gewachsen. „Alle Verkehrsträger müssen weiterentwickelt werden“, forderte Martin Dätwyler von der Handelskammer beider Basel denn auch. Einen Leitfaden, wie sie sich diese Weiterentwicklung vorstellen, liefern die Kammern in der Liste der „zehn wichtigsten grenz-

überschreitenden Infrastrukturprojekte“ (Infobox) gleich mit. Im Kleingedruckten transportiert diese Liste indes auch noch die eine oder andere Zugabe: So wird der Wisenbergtunnel südöstlich von Basel zwar als Priorität definiert. Parallel aber hält die Basler Handelskammer an einer zusätzlichen Umfahrung auf der deutschen Hoahrheinstrecke fest. „Die Kapazitäten würden steigen, wenn Basel über

einen Bypass Hoahrhein entlastet werden könnte“, heißt es in der Dokumentation der Projekte. An der Front aber herrscht seit Jahren eher Funkstille. „Wir sind nicht zufrieden mit dem, was in den letzten fünf Jahren im Knoten Basel gegangen ist“, stellt Dätwyler denn auch fest.

Aus Sicht der Schweizer Wirtschaft ist und bleibt der Bypass eine „effiziente“ Option, den Knoten Basel zu entlasten.

INFOBOX

TOP-TEN-PROJEKTE IM DREILAND

Von vier **Straßen-Projekten** der Liste der „zehn wichtigsten grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekte“ betreffen drei die Region: der Ausbau der A 5 auf sechs Spuren bis Basel, die Erweiterung der Stadtautobahn A 2 in Basel vom Grenzübergang Weil bis Augst und die Verknüpfung der A 98 mit der französischen A 35 durch eine Rheinbrücke beim Weiler Stadtteil Märkt. Er kenne kein Projekt, das mit so „wenig Aufwand so viel Nutzen erzielt“, so Manfred Goossens von der IHK Hoahrhein-Bodensee. Auch vier der fünf **Schiene-Projekte**

spielen im Dreiland: der viergleisige Ausbau im Rheintal sowie der Wisenbergtunnel, den die Schweiz angesichts der Kosten aus der Planung gestrichen hat. Weiter auf der Liste steht die Bahn-anbindung des Euro-Airport sowie der zweite Etappe des TGV Rhin-Rhône samt dessen Verlängerung nach Freiburg – dafür aber muss zunächst die Bahnlinie Müllheim – Mulhouse ausgebaut werden; zudem fehlen 600 Millionen Euro für die Strecke zwischen Mulhouse und Belfort. Forciert werden soll zudem der Bau des Rhein-Rhône-Kanals, da dieser der letzten Lücken im europäischen **Wasserstraßennetz** schließe.

alb

Das klang immer wieder an. „Wie machen wir den Deutschen den Bypass schmackhaft?“, lautete denn auch die einstweilen noch eher rhetorische denn zielgerichtete Frage, die Moderator Ulrich Landolt im Workshop „Schienengüterverkehr – Varianten zur Engpassbeseitigung im Raum Basel“ in die Runde warf.

Gar nicht lautete die Antwort, die Wilfried Marx, Fachbereichsleiter Verkehr im Landratsamt Lörrach, in die Debatte einbrachte. Landrat Walter Schneider habe sich in der Frage auf ein Mit-mir-Nicht festgelegt. Daran ändere auch die von der deutschen Seite ebenfalls gewünschte Elektrifizierung der Hochrheinstrecke nichts. Bypass und Elektrifizierung „soll-

ten nicht verbunden werden“, fordert Marx. Etwas diplomatischer gab sich da Jörg Lutz. Zwar lehne er den Bypass als Bürgermeister der Anliegergemeinde Grenzach-Wyhlen auch ab. Das impliziere aber keine St. Florianspolitik. Gebe es einen nachweisbaren Bedarf und keine Alternativen, müsste sich auch die deutsche Seite ernsthafter mit der Bypass-Option befassen. Allerdings gebe es dafür drei Vorbedingungen und zwar ein stimmiges S-Bahn-Konzept, klar definierte, nach oben begrenzte Zugkontingente sowie menschenwürdigen Lärmschutz. „Jahrhundertprojekte lassen sich nicht als Billigvariante umsetzen“, so Lutz. Karl-Heinz Hoffmann-Bohner, Direktor des Re-

gionalverband Hochrhein-Bodensee, schließlich plädierte dafür, die Debatte „zu versachlichen und konkrete Probleme im Knoten Basel“ zu betrachten.

Dieser Blick wiederum könne nicht nur technisch und finanziell ansetzen, sondern brauche auch eine „psychopolitische“ Dimension, merkte Christian Haefliger an – zumal ein Bypass keineswegs Basel-Stadt sondern primär dessen Baselbieter Umland von Muttenz bis Augst entlaste. „Es geht um überregionalen europäischen Verkehr. Dafür eine Lösung zu finden, kann der Region nur gemeinsam gelingen“, appellierte der früherer Geschäftsführer der Regio Basiliensis. „Wir müssen Projekte so ausgestalten, dass sie akzeptabel werden“, forderte auch Alain Groff, Leiter der Abteilung öffentlicher Verkehr im Basler Wirtschaftsdepartement.