

Mitfinanzierung der Deutschen möglich

Für die Regio-S-Bahn gibt es
noch immer nur Varianten

ESTHER JUNDT

Die regionalen Parlamentsmitglieder werden sich in diesem Jahr intensiv mit dem sogenannten «Herzstück» der Regio-S-Bahn befassen müssen. Für die unterirdische Schnellbahn zwischen dem Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof müssen die Legislativen in Basel und Liestal einen Projektierungskredit von 1,2 Millionen Franken sprechen. Das Vorhaben kostet rund 1,2 Milliarden Franken.

Die Gruppe Bahnhof informierte deshalb an einer Podiumsdiskussion unter dem Titel: «2009 werden die Weichen gestellt» über das Vorhaben. Dabei zeigte sich, dass das «Herzstück» nicht bestritten wird. Sowohl die Lörracher Oberbürgermeisterin Gudrun Heute-Bluhm wie auch der Baselbieter Landrats-Vizepräsident Hanspeter Frey zeigten sich begeistert vom Projekt. Frey betonte jedoch, dass vor allem im Oberbaselbiet noch mehrere Bahn-Vorhaben realisiert werden müssen. Dazu wird dem Landrat ein Projektierungskredit von 3,1 Millionen Franken vorgelegt.

«Ein Herzstück nützt nichts, wenn das Oberbaselbiet nicht optimal angeschlossen ist», sagte Frey. Der Basler Gross- und Oberrheinrat Helmut Hersberger wies darauf hin, dass nach Basel so viele Pendlerströme fließen wie in kaum eine europäische Stadt. Trotzdem gehe es sehr langsam, bis Bahnprojekte realisiert werden.

Auf die trinationale Ebene bringen

Zur Finanzierung sagte Heute-Bluhm, vor der Diskussion über eine finanzielle Beteiligung des Landes Baden-Württemberg müsse eine trinationale Nachfragestudie erstellt werden. Diese könnte mit Geldern aus dem Interreg-Fonds mitfinanziert werden. Es müsse abgeklärt werden, wie hoch das Interesse der badischen und elsässi-

schen Nachbarn an einem Herzstück ist. «Wir können nur mit solchen Zahlen in Stuttgart anklopfen», sagte die Oberbürgermeisterin. Sie wies darauf hin, dass sich das Land Baden-Württemberg schon mehrmals finanziell an trinationalen Bahnprojekten beteiligt hatte.

Hersberger fand es mühsam, dass in Basel immer vor der Projektierung schon über die Finanzierung diskutiert wird. Das erschwere sämtliche Vorhaben und verlangsamt alle Projekte. Frey wies darauf hin, dass im Baselbiet auch über den Nordbogen – die Strecke vom Bahnhof SBB-Bahnhof zum St. Johann-Bahnhof und dem Badischen Bahnhof – diskutiert werde.

Beide Varianten sind etwa gleich teuer

Diese Strecke ist ungefähr gleich lang wie jene durch die Stadt und auch gleich teuer. Baselbieter Politiker sehen mehr Vorteile in der Erschliessung des St. Johanns mit den vielen Arbeitsplätzen auf dem Campus Novartis. Er glaubt, dass sich der Landrat schliesslich für die Innenstadt-Durchquerung mit Haltestellen am Markt- und am Claraplatz aussprechen werde.

Auch der Oberrheinrat wird die Variantendiskussion aufnehmen, sagte Hersberger. Sobald eine Entscheidung getroffen sei, müsse aber die ganze Region dahinter stehen, weil die lokalen Behörden das Vorhaben den Regierungen in Bern, Berlin und Paris vorlegen müssen. Christian Haefliger fand, das Projekt sei eine Angelegenheit der beiden Basel. Bei einer Mitfinanzierung der ausländischen Nachbarn müssten zu viele Gremien miteinbezogen werden.

Erweiterung des Bahnhofs SBB?

Derzeit erarbeiten die SBB einen Rahmenplan für den Basler Bahnhof SBB. Er wird die planerische Basis für die künftige Entwicklung des Bahnhofs in den nächsten 20 bis 30 Jahren sein, enthält aber keine konkreten Bauprojekte, teilte die SBB-Medienstelle zu einem Artikel in der «Basler Zeitung» mit. Darin ist von einem neuen unterirdischen Bahnhof für die Regio-S-Bahn die Rede. SBB-Sprecher Roman Marti liess wissen, dass die SBB bei der Erarbeitung des Rahmenplans auch die künftigen Kapazitätsanforderungen des Bahnverkehrs berücksichtigen werde. «Deshalb bezieht sie in ihren Überlegungen einen Tiefbahnhof mit ein.» Es bestünden aber keine konkreten Pläne.