

Bern zeigt kein Verständnis für Basels Grenzlage

Agglomerationsprogramm S-Bahn-Herzstück und Elektrifizierung Hochrhein fliegen raus, 3er-Tramverlängerung gefährdet

VON PETER SCHENK

Das Ergebnis ist ernüchternd. Bei der Freigabe der Mittel für das Programm Agglomerationsverkehr hat die Region Basel bei den grenzübergreifenden Projekten schlecht abgeschnitten. Im Rahmen des Programms beteiligt sich der Bund mit namhaften Beträgen von 30 bis 40 Prozent an Verkehrsprojekten.

Die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke Basel-Schaffhausen, die mit Kosten von 120 Millionen Franken auf der A-Liste für eine Realisierung 2015 bis 2018 eingegeben worden war, flog ebenso von der Liste wie das Herzstück Regio-S-Bahn. Die unterirdische Verbindung zwischen Bahnhof SBB und Badischem Bahnhof samt Folgetappe zum Bahnhof St. Johann und später zum Euro-Airport würde ein leistungsfähiges S-Bahn-Netz für die trinationale Agglomeration Basel schaffen.

Der Test ging negativ aus

Hauptvorteil wäre der Wegfall der Spitzkehren in den beiden Bahnhöfen, die jeweils acht Minuten kosten. Statt der durch Kopfbahnhöfe geprägten Eisenbahninfrastruktur entstünden rasche Durchmesserlinien wie in anderen Agglomerationen – der S-Bahn-Verkehr könnte vom verspätungsanfälligen Fernverkehr getrennt werden. Vertreter der beiden



Nach der Rückstufung aus Bern ist es unsicher, ob die 3er-Tramverlängerung von Burgfelden nach Saint-Louis zustande kommt.

KENNETH NARS

Am bittersten war, dass der Bund die 3er-Tramverlängerung das zweite Mal zurückstufte.

■ SUBVENTIONEN: «BEI FUSS- UND VELOVERKEHR WURDEN VORGABEN FAST ÜBERTROFFEN»

Basel und des elsässischen wie südbadischen Teils des Trinationalen Eurodistrict Basel hatten das milliarden-schwere Vorhaben als B-Projekt für eine Realisierung 2019 bis 2022 eingegeben – auch als Test, wie der Bund sich zu dem Vorhaben stellt.

Der Test ging negativ aus. Am bittersten aber war, dass der Bund die 3er-Tramverlängerung von Basel nach Saint-Louis das zweite Mal zurückstufte. Eingereicht worden war das 98-Millionen-Franken-Projekt als A-Projekt, nun erscheint es auf der B-Liste. Dadurch rückt der Baubeginn in weite Ferne, wenn das Vorhaben nicht ganz begraben werden muss.

Der Beitrag des französischen Staates am Projekt war ursprünglich an den Baubeginn bis Ende 2013 ge-

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms hat der Bund ab 2015 knapp **1,6 Milliarden Franken freigegeben**. Davon fliessen 67 Millionen Franken in den Raum Basel. Beantragt

waren Vorhaben mit einem Investitionsvolumen von 682 Millionen Franken. Beim motorisierten Individualverkehr zahlt der Bund 35 Prozent der H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina

Raurica) sowie Knotenanpassungen am Dreispitz. Die **Tramverlängerung Stücki – Kleinhüningen** wird ebenfalls unterstützt. Beim Fuss- und Veloverkehr wurden die Vorgaben

laut Patrick Leypoldt, Geschäftsführer Agglomerationsprogramm Basel, fast übertroffen. Er verweist zudem darauf, dass die Nordwestschweiz bei Fabi (Finanzierung und Ausbau

der Bahninfrastruktur) mit **einiger Milliarde Franken** für den Ausbau Ostkopf Bahnhof SBB und Entflechtungen in Muttenz und Pratteln sehr gut abgeschnitten habe. (PSC)

koppelt. Einen kleinen Aufschub bis Ende März 2014 hat der zuständige elsässische Zweckverband «Communauté de Communes des Trois Frontières» (Comcom) bereits erreicht. Laut Hubert Vaxelaire, bei der Comcom für den öV zuständig, läuft derzeit eine Anfrage beim französischen Verkehrsminister, den Baubeginn auf Anfang 2015 zu verschieben.

Während der Bund die 8er-Tramverlängerung nach Weil am Rhein, die Ende 2014 in Betrieb gehen soll, noch mit 50 Prozent unterstützte, zeigt er neuerdings wenig Verständ-

nis für Basels Grenzlage. Patrick Leypoldt, Geschäftsführer des Agglomerationsprogramms Basel, urteilt über sein Engagement für Auslands-Projekte: «Das ist unbefriedigend.»

Nationalstaatliches Denken stark

Nationalstaatliches Denken hält derzeit offenbar Einzug. Zuletzt sorgte die Entscheidung der französischen Regierung, den zweiten Abschnitt des TGV Rhin-Rhône nicht zu bauen, für Konsternation. Das elsässische Regionalparlament sorgte sich zudem in einer Stellungnahme, dass

die gleiche nationale Kommission, die sich auch zum TGV äusserte, dem geplanten Bahnanschluss des Euro Airports nur wenig Bedeutung zumass – dies, obwohl er in der nationalen Infrastrukturplanung enthalten sei.

Das Agglomerationsprogramm befindet sich noch bis Ende Oktober 2013 in der Vernehmlassung, geht nach der Überarbeitung an den Bundesrat und voraussichtlich Anfang 2014 in die Parlamente. Hinsichtlich des 3er-Trams hat Leypoldt die Hoffnung noch nicht aufgegeben, das

Vorhaben wieder aufs A-Niveau zu hieven. «Wir haben Verhandlungen geführt und verdeutlicht, dass das 3er-Tram eine Massnahme für die ganze Agglomeration ist. Das letzte Wort ist noch nicht gesprochen.» Bern habe signalisiert, es wolle die Einstufung überprüfen.

Bei der Elektrifizierung der Hochrheinstrecke erhofft sich Leypoldt, dass sich andere Finanzierungsmöglichkeiten auftun. Beim Herzstück Regio-S-Bahn müsse man versuchen, die Finanzierung im Rahmen des Bahninfrastrukturfonds zu erhalten.