

Interesse am trinationalen ÖV-Fonds

Basler fordern, dass auch die französischen und deutschen Partner zahlen müssen

Von Peter Schenk

Basel. In einem Interview setzte sich der Weiler Baubürgermeister Klaus Eberhardt mit Nachdruck für die Schaffung eines trinationalen ÖV-Infrastrukturfonds ein (BaZ vom 3. Januar). In Basel stiessen seine Ausführungen auf Anklang. «Ich finde die Idee grundsätzlich interessant», sagt der Basler Bau- und Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels (SP). «Ich würde es sehr begrüssen, wenn mehr Mittel für trinationale Projekte zur Verfügung stehen.»

Er verwies allerdings auch darauf, dass das Agglomerationsprogramm, in dessen Rahmen der Bund auch Projekte im nahen Ausland fördert, bereits stark in die Richtung des von Eberhardt geforderten ÖV-Infrastrukturfonds gehe. Bis Mitte Jahr sollen die Basler Projekte für die zweite Tranche des Agglomerationsprogramms (Bauzeit 2015 bis 2018) eingegeben werden. Dazu gehört auch die 3er-Tramverlängerung nach Saint-Louis. Laut Regierungspräsident Guy Morin (Grüne) sei zudem geplant, die Trägerschaft der dritten Tranche des Agglo-Programms (Bauzeit 2019 bis 2022) in Richtung Trinationalen Euro-distrikt Basel (TEB) zu erweitern.

Offene Türen eingerannt

Hans-Peter Wessels betont ausser-

dem, dass im Rahmen der Parkraum-bewirtschaftung neu ab 2013 ein Pendlerfonds zur Verfügung stehe, der für Projekte wie Park-and-ride-Anlagen gedacht sei, die im Umland von Basel das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) erleichtern sollen. Als Ersteinlage werden zwei Millionen Franken in den Fonds fliessen, danach jährlich drei Millionen Franken. Wessels räumt allerdings ein, dass Pendlerfonds wie Agglomerationsprogramm den «Schönheitsfehler» hätten, nur von Basler oder Schweizer Seite finanziert zu werden.

Michael Wüthrich, grüner Grossrat sowie Präsident der Umwelt, Verkehrs- und Energiekommission (Uvek), findet, dass Eberhardt mit seiner Idee offene Türen einrennt. «Es gibt bereits viele Finanzierungstöpfe», sagt er. «Ausserdem bin ich der Meinung, dass auch die anderen Partner aufwachen könnten und Geld in die Hand nehmen dürfen – Basel und die Schweiz machen das bereits.» Überhaupt sei die Frage der Finanzierung zweitrangig, wichtiger sei es, sich auf konkrete Ziele zu einigen.

Ganz ähnlich äussert sich Guy Morin: «Von Schweizer Seite liegt es meistens nicht an der Frage der Finanzierung, wenn ein trinationales ÖV-Projekt scheitert.» Der Basler Regierungspräsident plädiert zudem dafür, dass es wichtiger sei, bei einer Frage des ge-

meinsamen Betriebs der Regio-S-Bahn voranzukommen. Ausserdem verweist er darauf, dass derzeit in Bezug auf mehrere Vorstösse im Grossen Rat vertieft geprüft werde, ob Basel einen Fonds für die Planung von grenzüberschreitenden ÖV-Projekten aufbauen solle.

Nur zusammen mit Masterplan

Die Idee eines trinationalen ÖV-Fonds bezeichnet er hingegen «als staatsrechtlich nicht ganz einfach. Es stellt sich auch die Frage des Verteilungsschlüssels, da die meisten Projekte bilateral sind.» Für Heinrich Ueberwasser, SVP-Grossrat und Präsident der Regio Kommission wie des Districtrates, macht der von Eberhardt vorgeschlagene Fonds nur zusammen mit einem trinationalen ÖV-Masterplan Sinn. Auch brauche es ein transparentes Finanzierungskonzept. Kritisch merkt Heinrich Ueberwasser an: »Der Eurodistrict ist dabei eine Informationsplattform und ein Forum für Vordenker, aber leider wegen Blockaden vor allem im französischen und deutschen Bereich kein regelrechter Planungs- und Kostenträger für den ÖV.«

ÖV-Infrastrukturfonds oder nicht, für den Basler Bau- und Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels steht fest, dass bei grossen ÖV-Projekten trotz allem weiterhin Gelder auf nationaler Ebene in Bern, Paris oder Stuttgart beantragt werden müssen.