

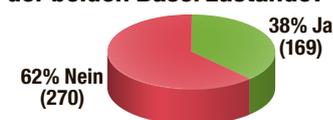
Frage des Tages

Soll die Idee des Herzstücks weiter verfolgt werden?

Am Bahnkongress löste das Basler Herzstück keine Euphorie aus. Soll die Idee weiter verfolgt werden? www.baz.ch

Das Ergebnis der Frage von gestern:

Kommt die grosse Spitalfusion der beiden Basel zustande?



Der Weg zur S-Bahn ist noch lang und steinig

Trotz positiver Zeichen am trinationalen Bahnkongress ist Vorfremde verfrüht

Von Markus Wüest

Basel. Es gab einmal die Idee, einen dritten Juradurchstich zu realisieren. Sie hatte einen Namen: Wisenbergtunnel. Am zweiten trinationalen Bahnkongress, der zwei Tage dauerte und gestern mit Exkursionen zu Ende ging, tauchte der Wisenbergtunnel nur noch als Episode auf. Peter Füglistaler, Chef des Bundesamtes für Verkehr, erwähnte den Wisenberg als nettes Beispiel aus der jüngeren Bahngeschichte. Der Tunnel figuriert zwar immer noch irgendwo auf einer Liste der «things to do», ist aber im Grunde passé.

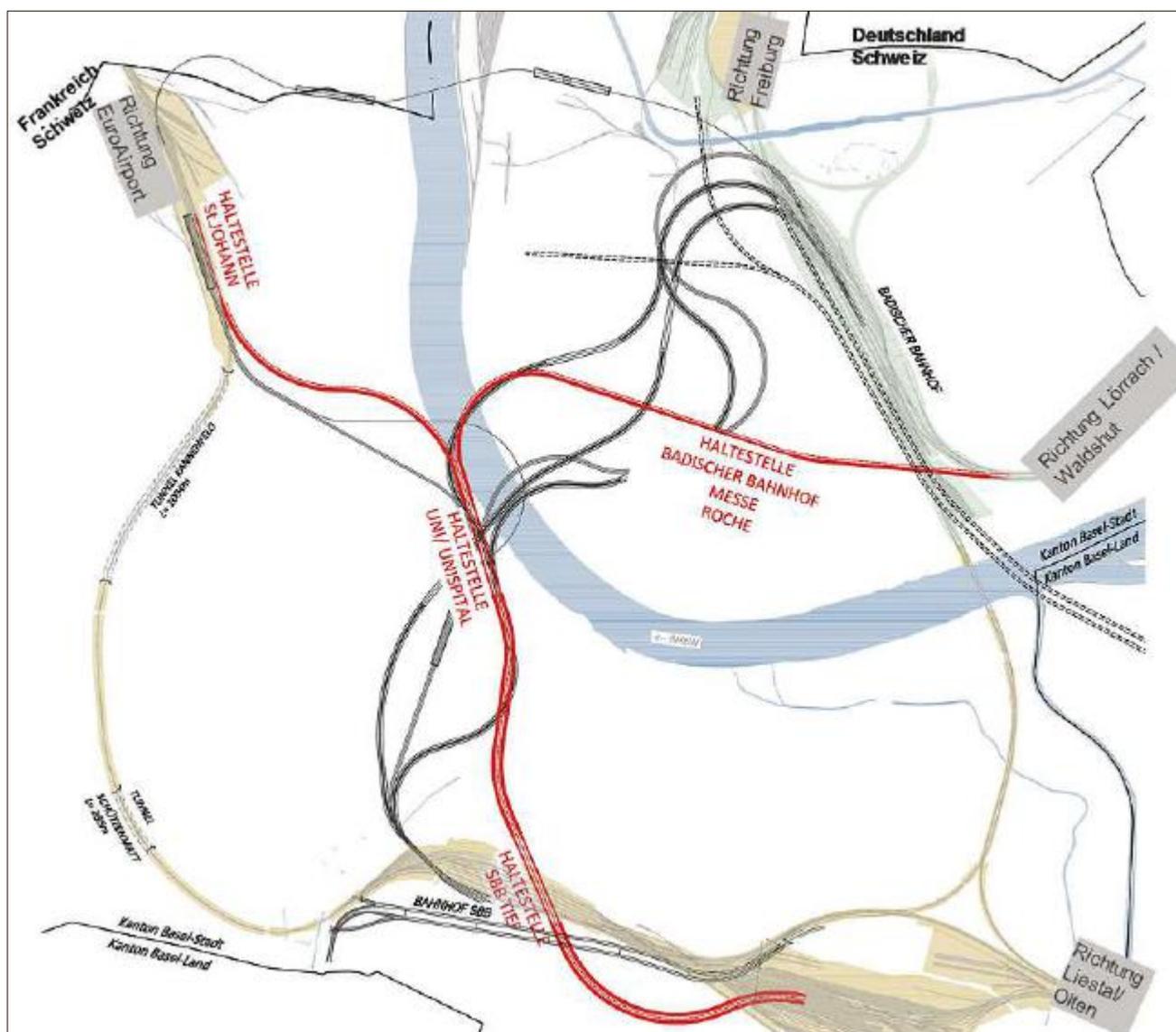
Wenn alles ganz dumm läuft, droht dem Herzstück, der neuen, effizienteren Bahnverbindung auf Stadtgebiet, dasselbe Schicksal. Zwar nutzten die beiden Basel, speziell die Agglo Basel, die sich die Verbesserung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung im Dreiländereck Deutschland–Frankreich–Schweiz auf die Fahne geschrieben hat, den Kongress, um dieses Herzstück zu propagieren. Zwar kündete der baselstädtische Bau- und Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels am Dienstag an, der Stadtkanton sei bereit, eine substanzielle Vorfinanzierung für den Bau der S-Bahn – die neu Trieno heisst – zu leisten. Und es wurde zu Optimismus aufgerufen, aber ob das reicht?

Denn es gab im Rahmen des Kongresses – und an dessen Rand – untrügliche Zeichen dafür, dass der Optimismus verfrüht ist. Selbstverständlich wollte sich Peter Füglistaler, der wichtigste Entscheidungsträger, der an diesem Kongress referierte, als Schlussredner nicht auf die Äste hinauslassen. Er hütete sich davor, eine Prognose abzugeben, wie gut die Chancen stehen, dass das Herzstück im Wettbewerb mit anderen grossen Bahnprojekten aus dem ganzen Land sich durchzusetzen vermag. Er sagte nur: Man müsse auch manchmal einen Schritt zurück machen und sich die Projekte der anderen ansehen und zugeben können, wenn etwas besser oder wichtiger sei.

Schonende Vorbereitung?

Die verklausulierte, schonende Vorbereitung auf Freitag, den 13. Mai, wenn laut Füglistaler in Bern die Kantone vorinformiert werden sollen, wie es um ihre Chancen steht? Wird dann die Nordwestschweiz erfahren, dass sie wieder einmal Zweiter ist oder Dritter?

Wer sich diese neuste Variante des Herzstücks anschaut, erkennt fundamentale Veränderungen im Vergleich mit früheren Skizzen. Zum ersten Mal ist jetzt von einem Tiefbahnhof beim



Schwarz ist alt, rot ist neu. Die optimierte Streckenführung des Herzstücks der S-Bahn-Basel Trieno. © Agglo Basel

existierenden Bahnhof SBB die Rede. Damit wäre es möglich, ihn in einem Winkel zu den bestehenden oberirdischen Geleisen zu bauen, was die Linieneinführung in Fahrtrichtung Nord vereinfacht. Zum ersten Mal ist jetzt von einer Haltestelle Uni/Unispital die Rede – statt einem Stopp unter dem Marktplatz. Zum ersten Mal wird auf Kleinbasler Seite nicht in wilden Kurven wie bei einer Modelleisenbahn versucht, irgendwie sich ins nördliche Ende des Gleisfelds beim Badischen Bahnhof einzufädeln, sondern mutig auch dort ein Tiefbahnhof geplant. Wo genau, wäre noch festzulegen. Und eine letzte Neuerung: Dieses Herzstück würde normengerecht gebaut. Das heisst, es könnte nicht bloss von Zügen der S-Bahn genutzt werden, sondern von allen. Vom Güterzug bis zum TGV und ICE.

Hans-Peter Wessels wies mit sichtlichem Stolz auf die Optimierungen hin,

als er am Dienstag vor den Medien ausführlich erklärte, weshalb der Kanton Basel-Stadt sich bereit erklärt, eine Vorfinanzierung im tiefen dreistelligen Millionenbereich zu leisten. SBB-Chef Andreas Meyer aber gab am Ende desselben Abends bei einer Fragerunde im Rahmen des Bahnkongresses folgende Einschätzung ab: «Glauben Sie, dass es das Herzstück in den Katalog der Ausbauschritte 2030 schafft?», lautete die Frage. Meyers Antwort: «Nein.»

Der Dämpfer vom SBB-Chef

Ein erster, herber Dämpfer. Was versteckt sich dahinter? Der gesamtschweizerische Blick, den BAV-Chef Füglistaler einforderte? Oder wollte der gewiefte Taktiker Meyer die wichtigen Player in der Region damit anstacheln, sich in Bern mit noch mehr Herz für das Herzstück einzusetzen? Denn wohl hat der Baselbieter Ständerat Claude Janiak

(SP) am Bahnkongress versprochen, die beiden Basel würden in Bern gut lobbyieren, wohl trifft es zu, dass Janiak in der Verkehrskommission des Ständerates sitzt, sie demnächst gar präsidiert, doch reicht das?

Fakt ist, dass die SBB auch erst vor wenigen Tagen erfahren haben, dass Agglo Basel eine überarbeitete, «optimierte» Variante der Linieneinführung beim Herzstück zur Diskussion stellt. Und was immer man von ihr halten mag, klar ist, dass sie nicht zu den Plänen der SBB für eine Personenunterführung West passt. Die wären Makulatur.

Andreas Meyer wies zudem auf eine eklatante Schwäche dieser neuen Linieneinführung hin: Züge aus der Schweiz in Richtung Freiburg im Breisgau müssten nach wie vor im oberirdischen Bahnhof SBB eine Spitzkehre machen.

Götz Schackenberg, Projektleiter und Delegierter Konsortium Herzstück-

Basel bei Agglo Basel, kontert dies mit dem Verweis darauf, dass dieser Plan für das Herzstück ganz klar als Ausbauschritt für den Agglomerationsverkehr gemäss Vorgaben des BAV entstanden sei. Wenn auch der Fernverkehr im Rahmen des Projekts berücksichtigt werden solle, müsse – und könne! – man das Projekt anpassen.

Optimismus – und sonst?

Genau deshalb dieser Hinweis auf die Geschichte des Wisenbergtunnels zu Beginn: Wer sich am Bahnkongress all die Referate anhörte, wer nachher an den Stehtischchen mit ausgewählten Beteiligten plauderte, wer Informationen sammelte, dem musste klar werden, wie steinig der Weg zur Realisierung ist. Natürlich äussern sich (fast) alle optimistisch, natürlich finden die Franzosen und die Vertreter des Landes Baden-Württemberg eine Basler S-Bahn toll, aber Geld für eine Vorfinanzierung nimmt nur Basel-Stadt in die Hand. Bei der Ausarbeitung der Pläne arbeitet bis jetzt die Agglo Basel ohne Kenntnis der SBB Pläne aus und läuft somit Gefahr, diese vor den Kopf zu stossen oder mindestens zu irritieren. Zu diesen offensichtlichen Abstimmungsschwierigkeiten zwischen Kantonen, SBB und Bund kommen noch die ganz natürlichen, nicht zu unterschätzenden Hürden in der trinationalen Region. Dazu gehören unterschiedliche Stromsysteme, unterschiedliche Sicherheitsanforderungen, unterschiedliche Kulturen und Sprachen. Zudem gibt es in Frankreich jetzt keine Région Alsace mehr. Das neue, viel grössere Konstrukt heisst im Moment noch «Région Alsace Champagne-Ardenne Lorraine» – vielleicht bald schon Région Est. Bedeutet dies mehr oder weniger Interesse für Bâle und seine S-Bahn?

Es wird sich weisen. Fakt ist auch: Im Vergleich mit den guten Absichten, die am ersten trinationalen Bahnkongress vor drei Jahren verkündet wurden, hat sich nur das Projekt Basel Nord, also der Ausbau beim Hafen, konkretisiert. Es gibt immer noch keine Bahn zum EuroAirport, es gibt immer noch keine definitive Zusage zum Projekt Herzstück. Die Anmahnung zu Geduld ist das eine. Die Durchsetzungskraft auf eidgenössischer Ebene das andere. Wie viele Passagiere würden von einem Tiefbahnhof Luzern, dem Konkurrenzprojekt, profitieren? Wie viele vom Herzstück? Wo ist die Wertschöpfung höher: In der Innerschweiz oder in der Nordwestschweiz? Es braucht nicht nur vorgeschossenes Geld, es braucht auch Machtspiele.