

# Rhythmusstörung für das Herzstück

**Bahnnetz** Im nächsten Ausbauschnitt des Bundes ist das Basler Milliarden-Projekt nicht enthalten. Auch die Möglichkeit der Vorfinanzierung ist gefährdet.

VON DANIEL BALLMER

Die Basler LDP-Präsidentin Patricia von Falkenstein spricht von einem Rückschlag. Für CVP-Präsident Balz Herter muss «Basel einmal mehr hinten anstehen». Und der Baselbieter SP-Ständerat Claude Janiak spricht von einer Variante, die «so sicher nicht akzeptabel ist».

In der Region Basel hat sich Verkehrsministerin Doris Leuthard am Freitag nicht viele Freunde gemacht. Der Bundesrat hat die Vernehmlassung zum nächsten Bahnausbauschnitt bis 2035 eröffnet. Weil die Nachfrage im Bahnverkehr in den nächsten Jahrzehnten stark wachse, müsse das Schienennetz weiter ausgebaut werden.

Alles in allem schlägt die Landesregierung Investitionen von 11,5 Milliarden Franken vor (vgl. Seite 6). Damit sollen in der Region Basel unter anderem der Bahnanschluss zum Euro-Airport oder der Doppelspurausbau im Laufental realisiert sowie die Hochrheinstrecke zwischen Basel und Schaffhausen elektrifiziert werden.

## Bund gibt keine Garantie ab

Doch: Während in Zürich, Lausanne oder Genf Grossprojekte geplant sind, bleibt das Basler Herzstück auf der Strecke. Mit der Bahnlinie soll dereinst der Bahnhof SBB unterirdisch mit dem Badischen Bahnhof verbunden werden. Für den Bundesrat reichen die vorhandenen Mittel aber nicht aus, um alle von den Kantonen als dringlich eingestuften Projekte mit dem Ausbauschnitt 2035 zu realisieren. Diese Projekte werden für den nächsten Ausbauschnitt vorgemerkt, der voraussichtlich in rund acht Jahren vorgelegt werden soll.

Gleichzeitig aber erhält Basel-Stadt mit einer Drittfinanzierungs-Lösung die Möglichkeit, das Milliarden-Projekt voranzutreiben. Die Variante hat allerdings einen Pferdefuss: So gebe es keine Garantie für eine nachträgliche Erstattung durch den

Bund, wie das Bundesamt für Verkehr festhält. Das Bundesparlament könne dies aber im Nachhinein beschliessen.

## «Nach A nun auch B sagen»

Damit sind auch der Basler Verkehrsdirektor Hans-Peter Wessels und seine Baselbieter Amtskollegin Sabine Pegoraro gar nicht einverstanden. Der Bundesrat anerkenne zwar die Notwendigkeit, das Angebot und die Kapazität der trinationalen S-Bahn Basel mit effizienten Durchmesserlinien zu erweitern. Die fehlende finanzielle Unterstützung aus Bundesbern für das Herzstück im Kernbereich des Bahnknotens sei aber noch unbefriedigend. Ohne weitergehende Zusagen sei das für die Planungssicherheit zu unverbindlich. «Das finanzielle Risiko darf nicht alleine bei den Kantonen liegen», betonen Wessels und Pegoraro unisono. «Bundesbern muss nach A nun auch B sagen.»

Einstimmig hatte sich der Basler Grosse Rat für eine Vorfinanzierung ausgesprochen. So solle «die Planungssicherheit für dieses für die Region Basel entscheidende Bauprojekt erhöht werden», hatte Wessels geworben. Gleichzeitig sollte dem Herzstück zusätzlicher Schub verliehen und frühzeitig verhindert werden, dass der Bund das Projekt auf die lange Bank schiebt. Nun aber erscheine das Bekenntnis des

Bundes noch zu vage, schreiben die Verkehrskommissionen der beiden Kantonsparlamente in einer gemeinsamen Mitteilung. Erst mit dem Herzstück würden die diversen Zulaufstrecken so zusammengebunden, dass eine zeitgemässe S-Bahn entstehen könne.

Ohne Garantie des Bundes ist eine Vorfinanzierung für regionale Politiker faktisch gestorben:

«Man könnte nicht mit gutem Gewissen Geld sprechen», findet von Falkenstein. «Da kämen wir finanziell in die Bredouille, wenn uns der Bund nachträglich plötzlich eine lange Nase dreht», ergänzt Herter. Für Janiak ist klar: Es braucht ein grundsätzliches Bekenntnis des Bundes. Auch müsse er mindestens die Planungskosten übernehmen. «Es zeigt sich vor allem eines», bilanziert der Basler FDP-Präsident Luca Urgese: «Es ist noch viel Überzeugungsarbeit nötig.»



**«Das finanzielle Risiko darf nicht alleine bei den Kantonen liegen.»**

HANS-PETER WESSELS  
VERKEHRSDIREKTOR BASEL-STADT