

Sogar ein Fünf-Minuten-Takt möglich

Herzstück Ohne substanzielle Hilfe aus der Schweiz wird das grenzübergreifende S-Bahn-Netz nicht zu finanzieren sein.

VON PETER SCHENK

In den nächsten fünf Jahren sollen im Rahmen eines Vorprojekts verlässliche Kostenschätzungen und Zeitpläne für die Realisierung des Herzstücks Regio-S-Bahn erstellt werden - also für die unterirdische Verbindung unter der Basler Innerstadt zwischen Bahnhof SBB und dem Badischen Bahnhof. «Ein Knackpunkt wird sein, ob, wo und wie viele Haltestellen es geben wird», erklärte Patrick Leypoldt, Geschäftsführer des Agglo-Programms Basel, gestern Abend in Basel auf der Mitgliederversammlung des Vereins «Pro Herzstück».

Basel zahlt zwei Drittel

Die Agglo Basel hat den Auftrag erhalten, das Vorprojekt, für das es auch eine Gesamtprojektleitung gibt, zu erarbeiten. Die Kosten in Höhe von knapp 30 Millionen Franken werden zu zwei Dritteln vom Kanton Basel-Stadt und zu einem Drittel vom Kanton Baselland bezahlt.

Leypoldt machte gleich zu Beginn seines Vortrags deutlich, wie wenig glücklich er mit dem Namen Herzstück sei: «Es handelt sich nicht darum, ein Loch zu bauen, sondern vielmehr das Angebot der S-Bahn substanziell auszubauen und dabei Korridore miteinander zu verhängen.» Als Beispiel nannte er, dass er derzeit von Liestal nach Lörrach mit der S-Bahn 45 Minuten unterwegs sei, mit dem Auto über die Autobahn aber nur 13 Minuten.

Sinn mache das komplexe Grossprojekt, das mit dem Ypsilon Richtung Euro-Airport um die zwei Milliarden Franken kosten wird, nur, wenn es grenzübergreifend geplant wird. «Von den sieben S-Bahn-Linien liegen nur drei in der Schweiz. Eine befindet sich im Elsass, und mit der Wiesentalbahn, der Hochrhein- und der Oberrheinstrecke sind drei in Baden-Württemberg», führte Leypoldt weiter aus. Es sei klar, dass dort das Wiesental und Lörrach neben Stuttgart, Karlsruhe und anderen Städten nicht als der Nabel der Welt gelten würden. «Wenn wir das S-Bahn-Netz wollen, muss die Schweiz helfen zu finanzieren», betonte er.

«Derzeit haben wir mit zwei Endbahnhöfen keine durchgehenden Linien, und die Kapazitäten sind ziemlich am Ende», führte Leypoldt weiter aus. Im Rahmen von

«Derzeit haben wir mit zwei Endbahnhöfen keine durchgehenden Linien, und die Kapazitäten sind ziemlich am Ende.»

Patrick Leypoldt

Geschäftsführer Agglo Basel

Step 1 (Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur) werden auf der Schweizer Seite bis 2025 960 Millionen Franken in Infrastrukturmassnahmen und Entflechtungen verbaut, um auf der Schweizer Seite mit der S-Bahn einen Viertelstundentakt fahren zu können. Auch das Herzstück Regio-S-Bahn soll im Rahmen von Step 2, das bis 2030 dauert, vom Bund finanziert werden. Ob der Bund das Basler Projekt in diese Liste mit aufnimmt, wird sich Anfang 2016 entscheiden. Im besten, allerdings optimistischem Falle, könnte das Basler grenzüberschreitende S-Bahnnetz also 2030 in Betrieb gehen.

Laufen- und Birstal nicht abhängen

Leypoldt sah einen «riesigen Bedarf, die Linien zu harmonisieren». So hat die Agglo Basel zwei Varianten erarbeitet. Bei der Variante 1 fährt jede zweite der Schweizer Linien abwechselnd nach Deutschland oder Frankreich weiter. Durch die Überlagerung von verschiedenen Linien entsteht so bisweilen ein Zehn- oder gar Fünfminuten-Takt. Die Variante 2 sieht eine Stärkung der Ost-Westachse vor, die allerdings den Nachteil hat, das Laufental und das Birstal vom Euro-Airport abzuhängen. «Wir haben deshalb die Variante 1 favorisiert», sagte Leypoldt.