

## Mobilität der Zukunft

Konzept für trinationale S-Bahn und Bahnknoten Basel  
im Gemeinderat vorgestellt



Drei Verkehrsmittel auf einen Blick: die S-Bahn, die grenzüberschreitende Tram und der Individualverkehr

Foto: Siegfried Feuchter

Wie die Mobilität der Zukunft in der Regio aussehen kann und soll, stellten im Gemeinderat Emanuel Barth, Leiter der „trireno“ (Trinationale S-Bahn), sowie Rudolf Dieterle, Koordinator beim Infrastrukturprojekt „Herzstück Basel“, vor. Oberbürgermeister Wolfgang Dietz sprach nach der Präsentation von einem „großen Rad, an dem gedreht wird“ und sicherte die Unterstützung der Stadt Weil zu.

■ Von Siegfried Feuchter

**Weil am Rhein.** Eine grenzüberschreitende Mobilität ist für die Weiler bereits Alltag, wie Dietz mit Blick auf die 4500 Pendler verdeutlichte. Ziel ist es, bis 2030 das S-Bahn-Netz in und um Basel herum nach Deutschland und Frankreich so auszubauen, dass es erheblich leistungsfähiger und schneller wird. Zudem soll der Takt verdichtet und mindestens 30 Minuten betragen, im Inneren der Agglomeration sogar 15 Minuten. Denn das Straßennetz im Dreiland ist schon heute überlastet, wie Barth erklärte, wobei er auch auf die Umweltbelastungen hinwies. Die Planer gehen in

ihrem Zukunftsbild davon aus, dass bis zum Jahr 2030 rund 80 000 bis 100 000 Menschen mehr in der Agglomeration leben.

Nach Darstellung der beiden Referenten soll die Bahninfrastruktur des trinationalen Bahnknotens Basel so ausgebaut werden, dass sie „einen leistungsfähigen, attraktiven und sicheren öffentlichen Fern- und Regionalverkehr sowie einen Schienengüterverkehr“ gewährleistet. Auch die S-Bahn ins Wiesental und nach Weil am Rhein werden eingebunden, außerdem soll eine durchgängige S-Bahn-Verbindung von Freiburg über Weil, Basel Badischer Bahnhof, SBB bis zum Flughafen EuroAirport geschaffen werden. Zudem wird die S-Bahn laut Plan an das Basler Tram-

und Busnetz angebunden.

Die Strecken der trinationalen S-Bahn sollen mittels Durchmesserlinien zusammenwachsen, wodurch zahlreiche neue und schnelle Direktverbindungen entstehen, zeigten die beiden Basler Referenten auf.

„Wir wollen eine Bahninfrastruktur, die allen in der Regio nutzt“, betonte Dieterle und fügte hinzu: „Es braucht einen langen Atem für das Projekt.“ Der Schweizer Bund hat die Bedeutung des Bahnknotens erkannt und stellt sich dahinter, allerdings ist die Finanzierung noch nicht gesichert. Zunächst geht es um Projektierungsgelder, auch muss die Politik noch einen verbindlichen Auftrag für das aufwendige „Herzstück“ mit einer

unterirdischen Verbindung zwischen Badischer Bahnhof und Bahnhof SBB erteilen.

Neben zahlreichen Fragen der Räte quer durch alle Fraktionen zu dem Zukunftsprojekt mit „gigantischen Investitionskosten“ gab es am Weiler Ratstisch viel lobende Worte. Rundum wurde eine trinationale S-Bahn mit Anbindung an den Flughafen positiv beurteilt, zumal Dieterle unterstrich, dass die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn und der französischen Seite sehr gut funktionieren.

### „Kandertalbahn eine langfristige Perspektive“

Der „trireno“-Leiter bekräftigte auch, dass sich bei der Gartenbahn (S5) nichts ändern werde. Diese S-Bahn von Weil nach Steinen ist auch mit Blick auf das geplante neue Kreisklinikum von Bedeutung.

Die Reaktivierung der Kandertalbahn sieht Barth eher als eine langfristige Perspektive. Voraussetzung sei eine Wirtschaftlichkeit. Eine hohe Nachfrage, die einen Betrieb rechtfertigen würde, sieht der Leiter der „trireno“ derzeit nicht. Wenn aber die Kandertalbahn aktiviert werde, dann müsse sie mit der Gartenbahn verbunden werden, ist auch er überzeugt.



Das vielschichtige Straßennetz stößt an seine Grenzen, weshalb der öffentliche Nahverkehr ausgebaut werden soll.

Foto: Trireno - Trinationale S-Bahn Basel