

Die Regio-S-Bahn

Autor(en): Christian J. Haefliger

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1990

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/74691650-ee31-415b-9ed5-652c48cf1b17>

Nutzungsbedingungen

Die Online-Plattform www.baslerstadtbuch.ch ist ein Angebot der Christoph Merian Stiftung. Die auf dieser Plattform veröffentlichten Dokumente stehen für nichtkommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung gratis zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des vorherigen schriftlichen Einverständnisses der Christoph Merian Stiftung.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Online-Plattform [baslerstadtbuch.ch](http://www.baslerstadtbuch.ch) ist ein Service public der Christoph Merian Stiftung.

<http://www.cms-basel.ch>

<https://www.baslerstadtbuch.ch>

Die Regio-S-Bahn

Ein europäisches Pilotprojekt am Rheinknie

Alle reden heute von Europa und nicht wenige in dieser Grenzregion vom «Regio-Gedanken». Als man freilich solches noch nicht im Munde führte (führen musste), weil es noch schlicht praktizierter Alltag war – also in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg –, da wurde auf Basler Boden der stolze Badische Bahnhof für den deutschen Eisenbahnverkehr gebaut. Indes nicht nur Eisenbahn-, sondern auch Tram-bahnschienen wurden zu jener Zeit im Dreiländereck munter über die Staatsgrenzen gelegt: aus der Stadt ins badische Lörrach und in die elsässischen Nachbargemeinden Huningue und Saint-Louis. Sogar für die über Agrarland führende Birsigtalbahn wurde eine «internationale» Streckenführung über das französische Leymen ins solothurnische Rodersdorf gewählt, die noch heute von der BLT ohne Zollprobleme, dafür aber seit kurzem im Tarifverbund mit der ganzen Nordwestschweiz befahren wird.

Die Rückentwicklung

Doch die beiden Weltkriege führten zu erheblichen Behinderungen der grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsverbindungen. Das Schienennetz wurde nur noch unter nationalen Gesichtspunkten ausgebaut, die Strassenbahnen mussten fortan vor den Schlagbäumen wenden. Die Vernachlässigung des Schienenverkehrs zugunsten eines forcierten Ausbaus des Autobahn- und Hauptstrassennetzes in den sechziger und siebziger Jahren ist denn auch nicht ohne Folgen geblieben. Tramschienen wurden ab Grenze kurzerhand herausgerissen, und auf den immer noch vorhandenen Eisenbahnschienen rollen sehr viel weniger Nahverkehrszüge über die Grenzen, als dies vom Streckenangebot her möglich wäre. Auf der neuerdings sehr gut ausgebauten Verbindungsstrecke zwischen Badischem und Bundesbahn-

hof in Basel fährt seit Jahr und Tag kein einziger Regionalzug. Hingegen treffen immerhin die deutschen Nahverkehrszüge aus drei Richtungen im exterritorialen Badischen Bahnhof sowie die Pendlerzüge aus Richtung Mulhouse im ebenso exterritorialen Elsässer-Bahnhof ein, der bekanntlich dem Basler Centralbahnhof angegliedert ist. Dieses Minimalangebot ist freilich weder aufeinander abgestimmt noch miteinander verknüpft, und schon gar nicht in einen gemeinsamen Tarifverbund mit den übrigen Trägern des öffentlichen Nahverkehrs eingebunden.

So wurden denn die öffentlichen Verkehrsmittel dieser Grenzregion bis in die siebziger Jahre mehr ab- als ausgebaut, obwohl die wirtschaftliche Nachkriegsentwicklung dazu beigetragen hat, dass sich die einstmals voneinander getrennten Städte und Dörfer am Dreiländereck zu einer einzigen städtischen Agglomeration mit über 500 000 Einwohnern verdichtet haben.

Der Regio-Gedanke als Neubeginn

Aber schon in den frühen sechziger Jahren begann im zusehends grenzumschnürten Basel die Idee zu keimen, auf den praktizierten europäischen Alltag des Jahrhundertanfangs zurückzukommen, indem auch für einen derart zusammengewürfelten Lebensraum Lösungen gesucht werden, die in vergleichbaren Binnenräumen (wie beispielsweise im Kanton Zürich) als selbstverständlich gelten.

Mit der Zauberformel «Regionaler Lastenausgleich und grenzüberschreitende Zusammenarbeit auf Partnerschaftsbasis» versuchte die Vereinigung «Regio Basiliensis» in dieser Richtung zu wirken. Aus deren Bemühungen und mit Hilfe weiterer Partner in allen drei Ländern entstanden im Lauf der Jahre regelmässig

tagende, offizielle Gremien wie die Deutsch-französisch-schweizerische Regierungskommission und deren Dreiseitiger Regionalausschuss (Comité Tripartite). Doch wo immer seither Resultate und Erfolge zu verzeichnen sind: Es waren und sind nicht die Institutionen, sondern einzelne Persönlichkeiten, die in günstiger Konstellation zueinander und über ihre Berufsfunktion hinaus, vom Regio-Gedanken beseelt, zu Lösungen beigetragen haben.

Als beispielsweise im Mai 1977 das Zweite Deutsche Fernsehen im Anschluss an ein buntes Regio-Volksfest von einer «Weltpremière» sprach, bezog sich dies auf die erstmalige Herausgabe des seither bestens eingeführten Regio-Fahrplans. In der Tat vereinigt diese einer gemischten Arbeitsgruppe von Begeisterten entsprungene Dienstleistung sämtliche Tram-, Bus- und Eisenbahnlinien unseres Dreiländerraums, als ob es sich um eine geschlossene Binnenregion handelte.

Das waren notwendige Vorleistungen und klimatische Voraussetzungen für weitere Schritte – zunächst über die Grenzen der fünf nordwestschweizerischen Kantone hinweg: Pionierhaft wurde in den letzten Jahren der weitläufigste Tarifverbund des Landes ausgebaut. Dieser TNW und die Schaffung des bereits legendären Umweltschutz-Abonnements dürfen wohl als handfester Ausdruck dieses neueren Partnerschaftsgeistes angesehen werden, dem auch zu verdanken ist, dass neuerdings sogar Buslinien von deutschen und französischen Unternehmen auf baselstädtisches Territorium gelegt wurden und TNW-konform betrieben werden.

Die verborgenen Stärken des Eisenbahnnetzes

So war denn endlich der Boden mentalitätsmässig so weit aufbereitet, dass auch der Nachholbedarf beim Eisenbahn-Nahverkehr allmählich erkannt wurde. Während vergleichbare Ballungsräume aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen längst ihre S-Bahn-Projekte zu realisieren begannen, musste in unserem komplizierten Dreiländereck mit Blick auf die zunehmenden Pendlerströme erstmal Überzeugungsarbeit geleistet werden. Die Ausgangslage war einfach: Das bestehende, aber unternutzte Eisenbahnnetz musste nur als regionale Einheit begriffen werden. In Ergänzung zum Mittelverteilernetz der Vorort-Tram-

bahnen mussten also bloss die zusätzlichen Möglichkeiten des Grobverteilernetzes ausfindig und plausibel gemacht werden. Und siehe da, die vorhandene Schieneninfrastruktur erwies sich als nahezu optimal, es bräuchte nur ein grenzüberschreitendes Betriebskonzept.

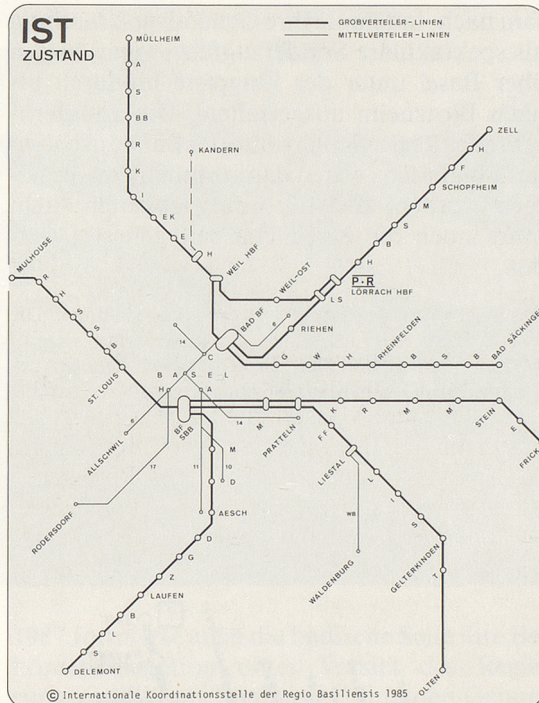
So zeigt denn unsere erste Abbildung mit der Gegenüberstellung von Ist- und Soll-Zustand, wie Angebotsverbesserungen im Regionalverkehr durch eine Verknüpfung der Netze erreicht werden könnten. Zentrale Massnahme wäre die Einrichtung einer DB/SBB/SNCF-Gemeinschaftslinie im Taktfahrplan und mit teils neuen Stationen auf der Strecke Wiesental – Riehen – Bahnhof SBB – St. Louis – Mulhouse. Weitere Massnahmen wären Fahrplananpassungen für die übrigen Bahnlinien, Einheitstarif, regionale Park-and-Ride-Anlagen für umsteigende Autopendler (bei gleichzeitiger Drosselung des städtischen Parkraumangebots) sowie der Ausbau des Bahnhofs SBB zur Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs gemäss «Masterplan».

Mit einem solchen Massnahmenbündel würde nicht nur die Attraktivität des Gesamtsystems aller öffentlichen Verkehrsmittel entscheidend erhöht, sondern auch der Anreiz zum umweltgerechten Umsteigen erheblich gesteigert.

Die Wende zur integralen Regio-S-Bahn

Jetzt waren die drei Staatsbahnen zu gewinnen. Ein schwieriges Unterfangen, wenn man bedenkt, dass den Bahnen jeglicher Nahverkehr – im Gegensatz zum kommerziell interessanten Fernverkehr – überall nur rote Zahlen bringt. Doch der von den Regio-Partnern gemeinsam erarbeitete Argumentekatalog und die Grenzpendlerstatistiken erlaubten den herbeigerufenen Bahnvertretern aus Bern, Karlsruhe und Strassburg, im Rahmen der offiziellen Regio-Gremien zunächst ein zögerliches Einschwenken. In der Folge wurde die Projektidee der Durchmesserlinie im Gemeinschaftsbetrieb durch computergestützte Simulationsstudien betreffend Passagieraufkommen und Fahrplanverdichtung gewissermassen auf Herz und Nieren geprüft.

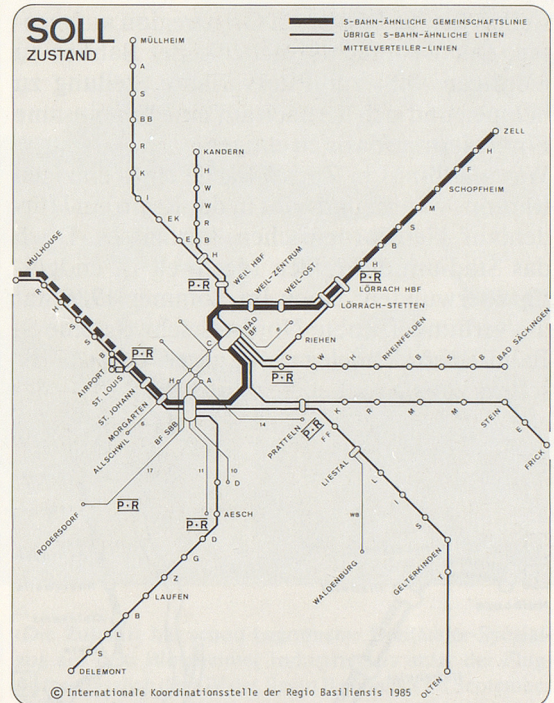
Daraufhin geschah das «Weihnachtswunder» von 1985: Die Staatsbahnen entwickelten plötzlich Eigeninitiative, setzten eine gemeinsame Arbeitsgruppe ein und überraschten die



regionalen Bittsteller mit einem viel weiter gehenden Konzept, welches sie unter dem Titel «Regio-S-Bahn» und unter Federführung der SBB für das gesamte Regionalnetz nunmehr selbst an die Hand zu nehmen gewillt waren.

Ausgehend von den Voraussetzungen, dass die Neubaustrecken für den schnellen Fernverkehr zwischen Offenburg und Basel sowie zwischen Muttenz und Olten, die Doppelspur auf der deutschen Hochrheinstrecke nach Waldshut, der Masterplan Bahnhof Basel SBB und schliesslich Gleisanpassungen im Badischen Bahnhof realisiert werden, enthält die Pilotvariante der bahnseits offerierten S-Bahn-Konzeption folgendes Liniennetz:

- S 1 Mulhouse – Basel SBB – Laufen – Delémont
S 2 Basel St. Johann – MuttENZ – Liestal – Olten
S 3 Weil a. Rh. – Schweizerhalle – Liestal – Olten
S 4 Mulhouse – Basel SBB – Schweizerhalle – Frick/Laufenburg
S 5 Weil a. Rh. – MuttENZ – Rheinfelden – Frick



Vor dem «Weihnachtswunder» 1985: die Regio-Vorstellungen einer Angebotsverbesserung Ist-Soll-Zustand mit DB/SBB/SNCF-Gemeinschaftslinie, Park-and-Ride-Anlagen und Masterplan-Tram-Verknüpfung am Basler Bahnhof SBB.

- S 6 Müllheim – Basel Bad – Bad Säckingen –
Waldshut
- S 7 Zell – Riehen – Basel Bad – Basel SBB –
Basel St. Johann
- S 8 Lörrach – Weil a. Rh. – Efringen-Kirchen

Hierbei soll der Grundrhythmus ein 30-Minuten-Takt sein, also eine Verdoppelung des normalen Regionalzug-Angebots. Bei mehreren Linien auf der gleichen Strecke ergibt sich natürlich eine entsprechende Verdichtung der Zugsfolge, was beispielsweise zwischen St. Johann und Centralbahnhof auf einen 10-Minuten-Takt hinausläuft. Überdies wird für die Spitzenzeiten an zusätzliche Einsatzlinien gedacht.

Der beschwerliche Weg zur Verwirklichung

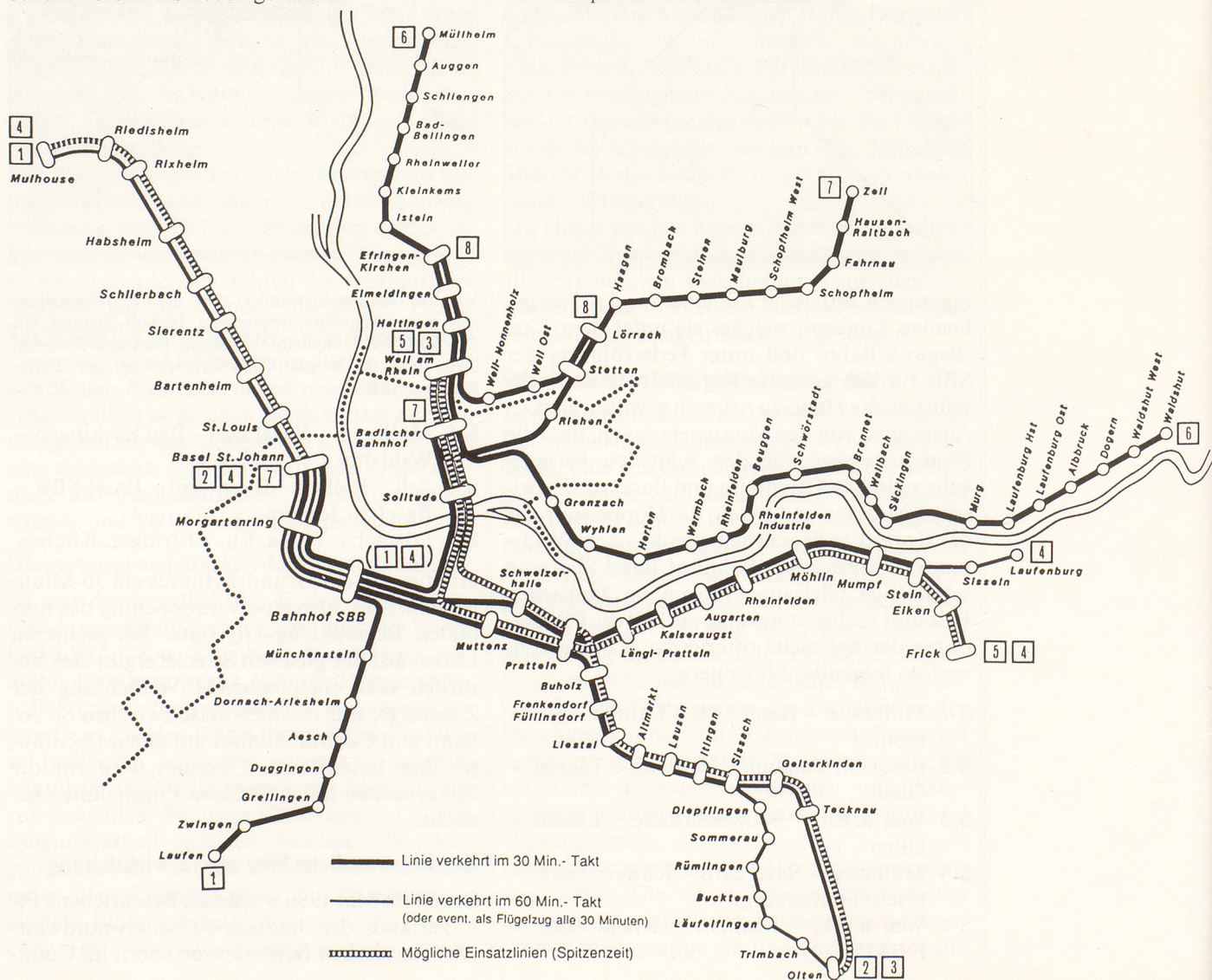
Schon im Mai 1986 wurde die beschriebene Pilotvariante den badisch-elsässisch-nordwestschweizerischen Behördenvertretern im Comi-

té Tripartite und somit auch der Öffentlichkeit präsentiert. Seither sind die potentiellen «Besteller» der interessierten Grenzregion aufgerufen, das «Weihnachtsgeschenk» der Bahnen zu würdigen, d.h. zur Pilotvariante Stellung zu nehmen und sich hernach auf eine gemeinsame Finanzierungsbasis zu einigen.

Was allerdings in Zürich Sache eines einzigen Kantons war, ist und wird in der Regio ein Hürdenlauf kleuropäischen Ausmasses. Doch das Stadium der reinen Ideenwelt ist endgültig überwunden: Noch im Sommer 1986 hat die verbunderprobte Nordwestschweiz eine S-Bahn-Behördendelegation unter baselstädtischem Vorsitz ins Leben gerufen.

Die «Regio Basiliensis» doppelte als langjährige Promotorin im Herbst 1986 publikumswirksam nach, indem sie ihre Generalversammlung als spektakuläre Sonderzugfahrt von Lörrach über Basel unter der Flugpiste hindurch bis nach Blotzheim ausstattete. Die Jungfernfahrt der Regio-S-Bahn und der Bahnanschluss des Flughafens waren damit sinnenfroh antizipiert worden, aber mit umso längerem Atem muss noch die Knochenarbeit geleistet werden.

Das «Weihnachtsgeschenk» der drei Staatsbahnen: Die Pilotvariante des integralen Linienkonzepts «Regio-S-Bahn», den potentiellen «Bestellern» im Rahmen des Comité Tripartite im Mai 1986 unterbreitet. ▽





1987 formierte auch die badische Seite ihre Behördendelegation unter Vorsitz des Regierungspräsidiums Freiburg. Um in den Genuss von Bonner Fördermitteln zu kommen, hat zudem Baden-Württemberg fast eine halbe Million D-Mark für ein entsprechendes Gutachten bewilligt, dessen vielversprechende Ergebnisse seit November 1990 vorliegen.

Schliesslich hat 1988 auch die elsässische Seite auf Geheiss des Präfekten eine «Groupe de Pilotage» eingesetzt. Doch ausnahmsweise ist es für einmal nicht der französische Partner, der die grössten Hürden zu überwinden hat: Auf sein Territorium kommt nur eine einzige S-Bahn-Strecke zu liegen, und die Region Elsass besitzt bereits einen Topf zur Finanzierung der unausweichlichen Betriebsdefizite.

Während also die regionalen Behörden in den drei Ländern prüfen, rechnen und immer noch an ihren Stellungnahmen zur Bahnofferte feilen, regt sich mittlerweile und in zunehmendem Masse das Interesse in der Öffentlichkeit. Dazu hat nicht zuletzt das Gipfeltreffen Mitterrand-Kohl-Delamuraz vom Dezember 1989 in Basel beigetragen, erhielt doch die Regio-S-Bahn den expliziten Segen der drei Staatschefs. Bundes- und Landtagsabgeordnete auf deutscher, Grossräte und Landräte auf Schweizer Seite reichen seither ihre parlamentarischen Vorstösse

△

«Die Zukunft hat schon begonnen»: Dreiländer-Spezialzug auf dem Blotzheimer Industriegleis unter der Flugpiste anlässlich der GV der Regio Basiliensis im September 1986.

ein und bedrängen die Exekutiven. In Riechen kam gar jüngst eine Volksinitiative zustande. Derweil sind praktische erste Schritte zur Wirklichung in Sicht. So liegt bereits das Vorprojekt für eine neue Station «Basel St. Johann» vor. Als nächster Schritt wird die Verlängerung der DB-Wiesentalzüge bis Basel SBB erwogen, und schliesslich sind Studien im Gange für Regionalzüge aus dem Ergolztal, die über Schweizerhalle direkt zum Badischen Bahnhof geführt werden könnten.

Neusten Datums ist die Tatsache, dass die beispiellose Regio-S-Bahn im Rahmen des EG-Entwicklungskonzepts «Oberrhein Mitte-Süd» als europäisches Pilotprojekt in Brüssel angemeldet wurde. Von dort wäre eine Linderung für die schmerzvolle Kostenteilerfrage wahrlich willkommen. Was anderseits der Kanton Zürich alleine schaffte, sollte die vielgliedrige Regio gemeinsam und arbeitsteilig doch auch schaffen?

Noch ist es eben einfacher, von Europa zu reden – der Testfall vor Ort muss aber gewollt und dann durchgestanden werden!