

Neue grenzüberschreitende S-Bahn-Linie in der Agglomeration Basel

Die trinationale Basler Regio-S-Bahn ist um die neue „orange Linie“ Offenburg – Freiburg im Breisgau – Basel ergänzt worden. Diese bringt PendlerInnen aus dem süddeutschen Raum im Stundentakt nach Basel SBB. Die Verbundabonnemente werden grenzüberschreitend gegenseitig anerkannt; im Betrieb kommen Doppelstockwagen zum Einsatz. Bereits seit 1997 existiert eine S-Bahn-Linie von Basel ins französische Elsass. 2004 ist die Inbetriebnahme einer weiteren binationalen Verbindung geplant, die vom deutschen Wiesental nach Olten beziehungsweise Liestal führen soll, wie die NZZ berichtet.

Weitere Informationen:

www.nrw.ch (Tarifverbund Nordwestschweiz)

11. Januar 2002

Basler Regio-S-Bahn jetzt trinational

Die «orange Linie» knüpft den süddeutschen Raum an

Seit vergangenem Sonntag sind die Basler Regio-S-Bahn und das süddeutsche Regionalbahnnetz über die neue «orange Linie» direkt miteinander verbunden. Täglich verkehren nun regionale Züge im Stundentakt zwischen Offenburg, Freiburg im Breisgau und dem SBB-Bahnhof Basel. Das Netz der Basler Regio-S-Bahn, das via «grüne Linie» schon seit 1997 auch ins Elsass führt, ist damit trinational geworden.

fs. Basel, 7. Januar

Dass der offizielle Eröffnungszug am Montag wegen eines Schienenbruches den SBB-Bahnhof in Basel mit sechseinhalbminütiger Verspätung erreichte, vermochte die Feststimmung nicht zu dämpfen. Sowohl die politischen Repräsentanten des Bundeslandes Baden-Württemberg und des Kantons Basel als Besteller wie auch die Vertreter der Deutschen Bahn (DB) und der Schweizerischen Bundesbahnen als Betreiberinnen der «orangenen Linie» gaben bei einem Festbankett in Basel ihrer Freude über deren Realisierung Ausdruck. Der Basler Wirtschafts- und Verkehrsminister *Ralph Lewin* sprach von einem Meilenstein. Und der baden-württembergische Staatssekretär *Stefan Mappus* lobte die deutsch-schweizerische Kooperation, welche die erste grenzüberschreitende Verbindung der Regio-S-Bahn zwischen Deutschland und der Schweiz erst möglich gemacht habe. – In der Tat war nicht alles wie am Schnürchen gelaufen. Noch in den letzten Monaten gab es etliche Knacknüsse zu lösen. Sie betrafen insbesondere die Kosten für die Verlängerung der bereits existierenden Regionalbahn von dem auf schweizerischem Boden gelegenen Badischen Bahnhof der DB in Basel über das bereits bestehende Trasse über den Rhein bis zum SBB-Bahnhof in Basel. Schliesslich verzichtete die DB darauf, Kosten gemäss Eisenbahninfrastrukturverordnung geltend zu machen.

Abstellen auf alte Vereinbarungen

Es wird nun zumindest vorderhand auf Vereinbarungen aus den Jahren 1852 und 1869 über Bau und Betrieb der sogenannten Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen abgestellt. Das bedeutet, dass die DB der SBB für 2002 eine Abgeltung von 595 000 Franken verrechnet, die der Kanton Basel-Stadt als Besteller zu tragen hat, wobei allerdings der Bund 50 bis 60 Prozent übernehmen wird.

Den Löwenanteil der Kosten für die 122 Kilo-

meter lange «orange Linie» von Offenburg über Freiburg im Breisgau nach Basel SBB Bahnhof tragen – dem Territorialitätsprinzip entsprechend – Baden-Württemberg und die Deutsche Bundesbahn. Sie übernehmen je die Hälfte der rund 28 Millionen Euro, welche die Beschaffung der 28 neuen, von Bombardier in Deutschland hergestellten Doppelstockwagen gekostet hat, die auf deutscher Seite bereits seit Monaten im Einsatz sind. Täglich werden auf der «orangenen Linie» nun in beiden Richtungen zwischen 5 Uhr morgens und 1 Uhr in der Früh je 19 Pendelzüge im Stundentakt unterwegs sein. Attraktiv ist die neue Linie vor allem für Grenzgänger aus dem süddeutschen Raum mit Ziel Grossbasel, zumal die Fahrt mit der Regionalbahn nun nicht mehr bei dem auf Kleinbasler Seite gelegenen Badischen Bahnhof endet. Aber auch für Bahnfahrer aus der Nordwestschweiz bringt die Linie Vorteile; sie können nun direkter Ausflüge in die südbadische Nachbarschaft unternehmen. Der Attraktivität förderlich sollte auch sein, dass Verbundabonnemente gegenseitig anerkannt werden. SBB und DB rechnen an Werktagen mit rund 2000 Fahrgästen zum und ab dem Basler Centralbahnhof.

Warten auf die «rote Linie»

Die «orange Linie» ist allerdings nur eine weitere Etappe beim Ausbau der S-Bahn der Regio TriRhena. Die Anbindung der Regionalbahnlinie ab Zell im süddeutschen Wiesental an die Basler Regio-S-Bahn ist eigentlich als dringlicher erachtet worden, doch stellen sich hier wegen notwendiger baulicher Anpassungen insbesondere beim Badischen Bahnhof grössere Probleme als bei der «orangenen Linie», die keinerlei bauliche Massnahmen erforderte. Wenn alles planmässig verläuft, sollte diese sogenannte «rote Linie» laut Staatssekretär Mappus Ende 2004 / Anfang 2005 in Betrieb genommen werden können. Dann wären zwei süddeutsche Regionalbahnstrecken direkt mit dem SBB-Bahnhof Basel verknüpft. Erwogen wird überdies, die «rote Linie» später bis nach

Liestal/Olten weiterzuführen, womit sie – wie die «grüne Linie» von Frick/Laufenburg im aargauischen Fricktal über Basel nach dem elsässischen Mülhausen – zu einer wirklich binationalen Verbindung würde.