

Fluch und Chance der Mobilität

Autor(en): Rolf von Siebenthal

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 2000

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/5ac9bafd-17b1-4ac3-ae88-1e7991076982>

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 kommt in Fahrt

Rolf von Siebenthal

Interview mit SBB-Projektleiter Stephan Maurer

Grosse Fortschritte macht der Ausbau der Regio-S-Bahn: Der Halbstundentakt auf der blauen Linie wird im Juni 2001 eingeführt, die orange Linie nimmt Form an.

Stephan Maurer, SBB-Projektleiter Regionalverkehr Nordwestschweiz, äussert sich zum Erfolg der Regio-S-Bahn, zu den Schwierigkeiten im Dreiland und zur Idee einer unterirdischen Verbindung in die Basler Innenstadt.

Er hört es nicht so gerne, wenn er «Mr. Regio-S-Bahn» genannt wird. «Es sind viele Leute am Produkt beteiligt», betont Stephan Maurer, «alleine kann ich gar nichts bewegen.» Dass der Titel trotzdem hie und da in den Zeitungsspalten auftaucht, hat seinen Grund: Auf Seiten der SBB ist Maurer zweifellos die treibende Kraft hinter dem Ausbau der Regio-S-Bahn. Der Projektleiter für den Regionalverkehr Nordwestschweiz steht für eine neue Philosophie der Bundesbahnen, die sich mehr nach den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden richtet, näher am Markt operiert. Ein Zeichen dafür ist allein die Tatsache, dass Maurers Arbeitsplatz von Luzern nach Basel verlegt wurde.

Damit reagierten die SBB auch auf die Tatsache, dass sich der Bund zunehmend aus dem Regionalverkehr zurückzieht. Die

Kantone können mehr mitbestimmen, müssen dafür aber tiefer in die Tasche greifen. So haben sich in der Nordwestschweiz Experten des öffentlichen Verkehrs aus Kantonsbehörden und Verkehrsunternehmen gefunden, die eng zusammenarbeiten und sich für den Ausbau der Regio-S-Bahn engagieren.

Rolf von Siebenthal:

Herr Maurer, wie gefällt Ihnen der neue Arbeitsort Basel?

Stephan Maurer: Ich fühle mich sehr wohl. Ich bin in Basel auf vielfältige Weise verwurzelt. Ich bin hier aufgewachsen und habe – mit kleinen Unterbrüchen – immer in Basel gelebt.

Und wie läuft die Zusammenarbeit mit den Kantonen?

Das Engagement aller Beteiligten ist riesig, es ist sehr viel Goodwill vorhanden. Es sind gute Leute

bei den Kantonen an der Arbeit. Wir haben eine recht kleine Gruppe, die rasch vorangehen und neue Projekte ausarbeiten kann.

Welches Projekt wird als nächstes verwirklicht?

Der nächste Schritt kommt im Juni 2001. Die blaue Linie Laufen-Basel-Olten wird ausgebaut, alle 30 Minuten fährt ein Zug. Das gibt etwa 30 zusätzliche Regionalzüge pro Tag im Ergolzthal und 20 zusätzliche Züge im Laufental. Zudem offerieren wir am Wochenende mit dem «BlueNite» ein neues Nachtangebot von Basel in Richtung Laufen und Olten. Dabei steigen die Kosten nur geringfügig. Wir bieten über 50 Prozent mehr Leistung bei einem 10 Prozent höheren Preis.

Wie ist das möglich?

Indem wir die bestehenden Ressourcen voll ausnützen, zum Beispiel die Zeiten verringern, in denen die Züge stillstehen. Wichtig ist auch der Adlertunnel, der im Dezember 2000 eröffnet wurde. Ohne ihn wäre der Ausbau nicht möglich.

Der viel geschmähte Adlertunnel bringt also doch etwas?

Ich würde sagen, wir haben ihn jetzt mit Leben gefüllt. Eigentlich wartet der Tunnel ja auf eine Fortsetzung Richtung Olten, auf den neuen Jura-durchstich. Erst dann ist er richtig sinnvoll. Nun nutzen wir die zusätzliche Kapazität für den Regionalverkehr.

Die Regio-S-Bahn ist mittlerweile fast vier Jahre alt. Welche Idee verfolgen Sie eigentlich damit?

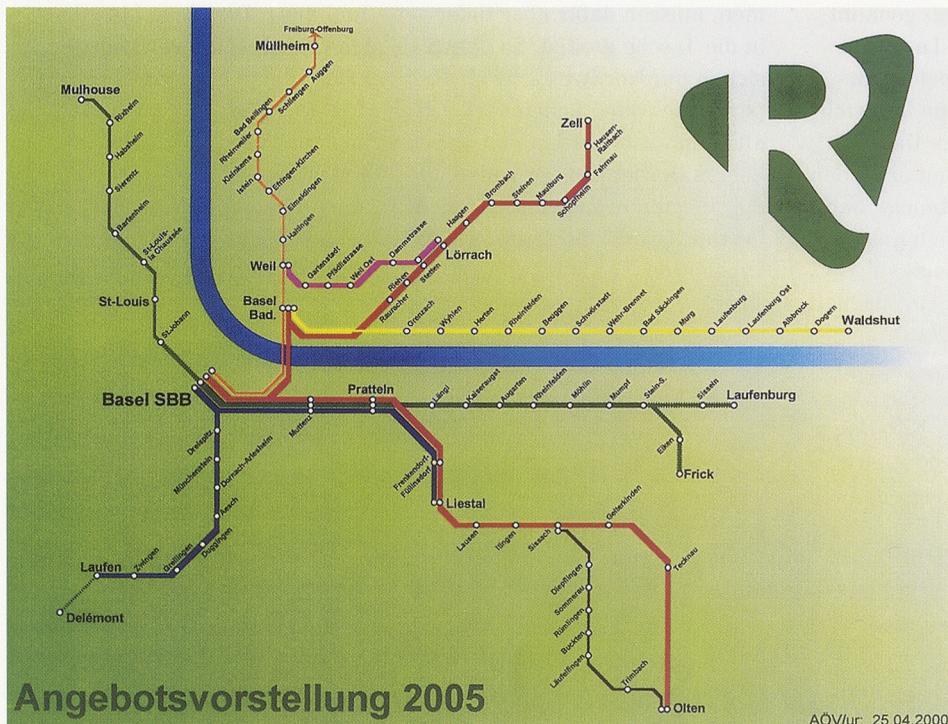
Unser Bahnsystem funktioniert seit 130 Jahren praktisch unverändert. Die Züge fahren im Prinzip von Depot zu Depot, also zum Beispiel von Mulhouse nach Basel oder von Basel nach Freiburg.

Die S-Bahn basiert auf einer neuen, simplen Idee: Sie verbindet die Agglomerationen. So genannte Durchmesserzüge fahren von einer Agglomeration zur anderen. Das ganze System wird irgendwo verknüpft. In unserem System ist der Knotenpunkt Basel, und die Züge fahren etwa von Laufen bis Olten und von Frick bis Mulhouse.

Wie lief die Entwicklung ab?

Die ersten Pläne für die heutige Regio-S-Bahn wurden 1986 vorgestellt. Die grüne Linie zwischen Mulhouse und Frick/Laufenburg wurde 1997 in Betrieb genommen. Zunächst fuhren acht Züge pro Tag, im zweiten Jahr waren es 14 Züge. Seit 1999 fahren wir praktisch im Stundentakt, das sind 28 Züge pro Tag.

So sieht das geplante Netz der Regio-S-Bahn aus. Bis 2005 soll es verwirklicht werden.



Wie erfolgreich ist die grüne Linie?

Auf dem Abschnitt zwischen Mulhouse und Basel hatten wir innert drei Jahren 25 Prozent mehr Reisende. Das wird noch zunehmen, da um die Bahnstrecke herum intensiv gebaut wird. Und es dürfte schon bald zum Thema werden, wie man auch die Räume Belfort und Mulhouse verbinden kann. Dort hat es jeweils 200 000 bis 300 000 Einwohner, aber fast keine öffentlichen Verkehrsverbindungen. Dasselbe gilt für Mulhouse–Freiburg. Es gibt noch riesige Löcher im System, die wir mit guten und bezahlbaren Angeboten stopfen müssen.

Dazu kam dann die violette Linie.

Ja. Die violette Linie führt von Sissach über Läuelfingen nach Olten. Sie kam 1998 dazu. Wegen

Ausbauten auf der Strecke war der Bahnbetrieb für 14 Monate stillgelegt. Danach haben wir ein neues Konzept eingeführt.

War das Überleben des <Läufelfingerlis> nicht lange Zeit ungewiss?

Das war tatsächlich so. Als der Betrieb 1996 eingestellt wurde, hatten wir dort 45-jähriges Rollmaterial in miserablen Zustand. Da war es nur logisch, dass die Benutzer keine Freude hatten. Wir haben erkannt, dass wir nur mit einer echten Verbesserung, mit einem neuen Konzept Erfolg haben können. Die SBB waren herausgefordert und mussten sich zusammenraufen. Dass an das Fest zur Wiedereröffnung im Juni 1998 über zehntausend Leute kamen, war ein Höhepunkt für alle Beteiligten.

Das <Herzstück> der Regio-S-Bahn soll die Bahnhöfe Basel SBB, St. Johann und den Badischen Bahnhof unterirdisch miteinander verbinden. Die Fahrgäste erhielten eine direkte Verbindung in die Basler Innenstadt.



Und wie läuft die Linie heute?

Wir haben den Kostendeckungsgrad von 9 auf 20 Prozent steigern können, wir haben 28 Prozent mehr Reisende im Zug. Für mich ist das Läuferfingerli eine Erfolgsgeschichte par excellence. Das hat anderen Nebenstrecken in der Schweiz geholfen, auf der Schiene zu bleiben. Man hat hinterfragt, ob eine Umstellung auf Bus in jedem Fall sinnvoll ist.

Wie sieht es bei den übrigen Strecken aus?

Wir planen, die orange Linie bis Anfang 2002 zu verwirklichen. Es handelt sich dabei um die Verbindung Offenburg–Freiburg–Basel. Heute endet der Zug im Badischen Bahnhof, und wir möchten, dass er bis Basel SBB führt.

Von der roten Linie wird schon lange gesprochen.

Warum geht die Realisierung nicht vorwärts?

Die Infrastruktur im Badischen Bahnhof fehlt noch. Offen ist auch, wer die rote Linie, das heisst die Strecke von Zell im Wiesental bis Basel und später vielleicht bis Olten, betreibt. Vielleicht wird das öffentlich ausgeschrieben. Möglich ist auch eine Kooperation zwischen Deutscher Bahn und den SBB.

Würden Sie das begrüssen?

Dem würde ich viel abgewinnen. Die Betreiber haben viel Know-how auf ihrem Gebiet. Es fragt sich ja wirklich, ob wir weiterhin drei Staatsbahnen mit unterschiedlichem Rollmaterial und unterschiedlicher Infrastruktur haben wollen. Kooperation ist die Idee für unsere Region, das bringt am meisten.

Da harzt es aber noch in vielen Bereichen.

Man muss sehen, dass das Umfeld schwierig ist: drei Staaten, fünf Kantone, ein französisches Departement, ein deutsches Bundesland, drei Landkreise und etwa 90 Gemeinden direkt am Streckennetz. In den drei Ländern ist die Verkehrs-, Umwelt- und Finanzpolitik sehr unterschiedlich, es gibt voneinander abweichende Interessen und Vorstellungen.

Wie wirkt sich das im Alltag aus?

Wir haben ganz verschiedene Standards, etwa bei den Perronhöhen oder beim Links-rechts-Verkehr, und unterschiedliche Stromsysteme und Zugsicherungen. Als nicht EU-Partner stehen wir Schweizer vor speziellen Problemen, etwa bei den Grenz- oder Zollkontrollen. Bei der grünen Linie haben wir erstmals Stichkontrollen eingeführt. Es war ein Gewaltsakt, die französischen Behörden dazu zu bringen. Seither läuft das absolut problemlos.

Wurden diese Probleme zu Beginn etwas unterschätzt?

Ich denke schon. Wir haben gemerkt, dass wir praktisch nur mit kommunikativen Leuten weiterkommen, Leuten, die die Zusammenhänge erklären. Das ist etwas, das ich gelernt habe: Die unterschiedlichen Strukturen zusammenbringen ist in erster Linie eine Frage der Kommunikation. Viel hängt von den verantwortlichen Personen ab.

Wie geht es denn nun weiter mit der Regio-S-Bahn?

Neben der Haltestelle St. Jakob, die im Herbst 2001 fertig ist, planen wir den Bau von vier weiteren Bahnhöfen. Es sind dies Pratteln Längli, Rheinfelden Augarten, Riehen Rauracher und Dreispitz. Am weitesten ist die Haltestelle Dreispitz, dort läuft das Vorprojekt. Sie bringt gute Anschlüsse an die Buslinie 36, schnelle Verbindungen ins Gundeldinger-, ins Neubad-Quartier, in die Breite oder nach St. Jakob werden möglich.

Bereits ist auch von neuem Rollmaterial die Rede.

Ja. Die SBB wollen für den Regionalverkehr neues, leistungsstarkes und kundenfreundliches Rollmaterial beschaffen. Die Idee ist, dass die Nordwestschweiz ab 2005 als erste Region damit beliefert wird. Es soll eine kürzere Fahrzeit ermöglichen, vor allem eine kürzere Haltezeit. Man soll schnell ein- und aussteigen können. Für die Regio-S-Bahn brauchen wir etwa 30 Züge, wir stecken mitten in den Abklärungen. Ich hoffe, dass wir bereits 2001 die Bestellung aufgeben können.

Und wie sieht es mit der Idee für das so genannte Herzstück der Regio-S-Bahn aus?

Neben dem neuen Juradurchstich ist das unser grösstes Thema. Das Netz der Regio-S-Bahn hat grosse Mängel. Das «Herzstück», das Zentrum von Basel, und der Norden sind nicht richtig erschlossen. Die Idee ist, unterirdische Tunnel zu bauen und diese Gebiete direkt zu bedienen. Die Bahnhöfe Basel SBB, Basel Badisch und Basel St. Johann sollen miteinander verbunden werden. So würden sie als ÖV-Drehscheiben aufgewertet. Und das umständliche Wenden von S-Bahn-Zügen könnte eliminiert werden.

Was würde das bringen?

Bei der Fahrzeit würde es riesige Sprünge ermöglichen. Wer heute von Aesch zum Basler Marktplatz will, der braucht mit dem öffentlichen Verkehr etwa 34 Minuten. Mit dem unterirdischen Herzstück schafft er das in 16 Minuten. Mit dem Ausbau können der Norden und das Zentrum von Basel aus dem ganzen Umland deutlich schneller angefahren werden. Für den Lebens- und Wirtschaftsstandort Basel ist das von zentraler Bedeutung.

Wie sind die Reaktionen auf den Vorschlag?

Sie sind sehr positiv. Das zeigt sich allein daran, dass die Idee innert kürzester Zeit in den Basler Verkehrsplan aufgenommen worden ist. Der Stadtkanton hat eine Studie in Auftrag gegeben, welche die Machbarkeit aufzeigt. Ich bin zuversichtlich, dass wir das Projekt in den nächsten vier Jahren zur Entscheidungsreife vorantreiben können.

Und ab wann ist an eine Realisierung zu denken?

Realistisch scheint die Zeit nach 2007.