

## Mit der SBB ins Wiesental

Autor(en): Peter Schenk  
Quelle: Basler Stadtbuch  
Jahr: 2002

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/77816cc6-c954-4adf-9d7f-b32185150b4c>

### **Nutzungsbedingungen**

Die Online-Plattform [www.baslerstadtbuch.ch](http://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>

# Mit der SBB ins Wiesental

Peter Schenk

**Die SBB übernehmen ab Juni 2003 den Betrieb zweier Regio-S-Bahnlinien in Südbaden. Im Sommer 2005 soll der Bahnhof SBB mit neuem Rollmaterial direkt angebunden sein.**

«Es gibt Bewegung, heute passiert was. [...] Die SBB haben einen guten Ruf und der öffentliche Nahverkehr hat in der Schweiz eine grössere Bedeutung als in Deutschland. Wir erhoffen uns Impulse. Die Entscheidung ist ein weiterer Meilenstein in der Zusammenarbeit.»\* Der Lörracher Landrat Alois Rübsamen war am 12. April 2002 überaus guter Dinge. Der Grund für seine gute Laune: Der baselstädtische Regierungsrat Ralph Lewin und Stefan Mappus, Staatssekretär im baden-württembergischen Verkehrsministerium, hatten auf der Pressekonferenz in Lörrach, auf der auch Rübsamen war, einmütig verkündet, dass die Schweizerischen Bundesbahnen SBB den Zuschlag für den Betrieb der «roten» Regio-S-Bahnlinie von Zell im Wiesental über Schopfheim und Lörrach nach Basel erhalten haben.

Genau genommen handelt es sich um zwei Linien: die kurze S 5 zwischen Weil am Rhein und Lörrach und die längere S 6 von Zell über den Badischen Bahnhof zum Bahnhof SBB und später voraussichtlich weiter bis Liestal und Olten. Die Strecke zwischen dem Bahnhof SBB und Zell ist 32 Kilometer lang, davon verlaufen 9 Kilometer auf Schweizer Boden, wobei die Strecken zwischen Riehen Grenze und dem Badischen Bahnhof zum Netz der Deutschen Bahn (DB) gehören. Da die Kosten des öffentlichen Nahverkehrs nicht vollumfänglich durch den Verkauf der Tickets gedeckt werden können, muss er subventioniert werden, worüber mit dem Betreiber ein Vertrag abgeschlossen wird. Weil die Höhe der Subventionen in Bezug zur Anzahl der Kilometer steht, muss Baden-Württemberg mehr zahlen als der Kanton Basel-Stadt.

## **Es gab drei Bewerber**

Die Entscheidung über den Betreiber war mit viel Spannung erwartet worden. Immerhin drei Bewerbungen hatten vorgelegen, obwohl die baden-württembergische Nahverkehrsgesellschaft den Auftrag nie öffentlich ausgeschrieben hatte. Dass es so kam, hat sich letztlich der grosse Verlierer der Entscheidung, die Deutsche Bahn (DB), selbst zuzuschreiben. Die DB, die bisher für die Wiesentalstrecke zuständig war, hatte die lokalen Politiker, die Fahrgäste und wohl auch das Land Baden-Württemberg gründlich mit ihrem Verhalten und ihrem überalterten Wagenpark verärgert und über Jahre hinweg in der Grenzregion Kredit verspielt. Die komplizierten Konzernstrukturen mit verschiedenen Zuständigkeiten führten zudem dazu, dass Entscheidungsprozesse lange dauerten und immer wieder Zeitpläne über den Haufen geworfen wurden.

So hat sich der oben zitierte Lörracher Landrat Alois Rübsamen über die DB grün und blau geärgert, als sie nach wiederholtem Anmahnen im Sommer 2000 endlich ein schlechtes

Angebot für den Betrieb der deutschen Schienenstrecken vorlegte, das das Land Baden-Württemberg gefordert hatte: Zum einen war es sehr teuer, zum anderen sollten auf der elektrifizierten Wiesentalstrecke Dieseltriebwagen eingesetzt werden.

### **Rückschritt statt Fortschritt**

Ein Affront, hatte doch das Wiesental mit der Bahnstrecke, die 1861/62 vom Badischen Bahnhof bis Lörrach und Schopfheim gelegt worden war, seinen Aufschwung genommen und war die Strecke früh elektrifiziert worden, nämlich im Herbst 1912. Sie war als eine der ersten Versuchsstrecken im Deutschen Reich ausgewählt worden, weil die Wasserkraft als Energiequelle nahe lag; versorgt wurde die Eisenbahn durch das Kraftwerk Augst-Wyhlen. Kein Wunder, dass das Angebot der DB 90 Jahre später in den Augen vieler Kommunalpolitiker ein Rück- und kein Fortschritt war. Es wurde zurück-

geschickt, mehr Haltestellen und andere Fahrzeuge gefordert, und erneut begann das langwierige Anmahnen.

Ursprünglich wollten DB und SBB die so genannte rote Linie gemeinsam betreiben, ähnlich wie das die SBB seit 1997 bereits mit der französischen SNCF bei der grünen Linie von Frick nach Mulhouse machen. Beim zweiten Angebot indes kündigten die Deutschen die Partnerschaft mit den SBB auf, angeblich, weil mit deren Fahrzeugen der angestrebte Taktverkehr nicht eingehalten werden konnte. Daraufhin entschlossen sich die SBB für die alleinige und schliesslich erfolgreiche Bewerbung.

Mit im Rennen waren auch noch die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) gewesen, die die rote Linie gemeinsam mit der Südwestdeutschen Verkehrs AG (SWEG) befahren wollten. Letztere verfügte über gute Erfahrungen mit S-Bahnen, ist sie doch für die

*Ab Juni 2003 betreiben die SBB das ganze Regio-S-Bahn-Netz im Raum Basel. In Zell im Wiesental sind dann nicht mehr DB-, sondern Schweizer Züge zu sehen.*



S-Bahn-Verbindung zwischen Breisach und Freiburg im Breisgau zuständig. Was ihr fehlte, war das Know-how bei der Wartung von elektrifizierten Fahrzeugen, was die BVB hätten beisteuern können. Aber es kam anders. «Das Angebot der SBB war der Konkurrenz qualitativ und quantitativ mit Abstand überlegen», sagte Stefan Mappus auf der Pressekonferenz. Ralph Lewin ergänzte: «Die SBB zählen auf zusätzliche Passagiere und wollen mehr Menschen bewegen, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. Das muss ihnen gelingen und das soll ihnen gelingen.» Tatsächlich ist der Anteil der Personen, die im deutschen Teil der trinationalen Agglomeration Basel die öffentlichen Verkehrsmittel in Anspruch nehmen, erheblich geringer als im Schweizer Teil. Das günstige Angebot der SBB dürfte sich aber nur rechnen, wenn er tatsächlich zunimmt. Dies soll durch Taktverkehr, gute und moderne Fahrzeuge und attraktive Abstimmung auf den Fahrplan des Fernverkehrs erreicht werden.

#### **Neues Rollmaterial ab 2005**

Der Betreibervertrag läuft über zehn Jahre und ist verlängerbar. Schon ab Juni 2003 werden die SBB den Betrieb der Linie zwischen Zell und Badischem Bahnhof übernehmen, zwar nicht mit neuem, aber mit nachgerüstetem Rollmaterial und vorerst nach dem alten Fahrplan. Den eigentlichen Quantensprung im Nahverkehr gibt es im Wiesental voraussichtlich ab Sommer 2005. Dann nämlich sollen 10 der 42 von den SBB neu bestellten Niederflurfahrzeuge der Firma Stadler zwischen Bahnhof SBB und Zell zum Einsatz kommen und dann wird auch der Taktverkehr verdichtet. Neben den hochmodernen Fahrzeugen ist die Fertigstellung des Umbaus im Badischen Bahnhof eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg der roten Linie, denn erst er ermöglicht, dass die S-Bahn direkt zum Bahnhof SBB durchfahren kann – für die SBB ein wichtiges Argument bei der Eroberung der badischen Kunden. Der Umbau kostet 7,7 Millionen Euro, von denen der Kanton Basel-Stadt ein Drittel übernimmt. Diese Summe muss noch vor den Grosen Rat.

Der Ausbau von 4 neuen Haltestellen und Modernisierungen wie die Erhöhung der 16 Haltestellen auf 55 Zentimeter über dem Schienenniveau sind im Gange. Ausserdem wird zwischen Lörrach und Haagen eine Doppelspur und ein modernes Stellwerk eingerichtet. Die Modernisierungen kosten rund 22,2 Millionen Euro, davon übernehmen das Land Baden-Württemberg 16,4 Millionen und die Kommunen und die DB, die über die Tochter DB-Netz AG für die Modernisierung zuständig ist, je 2,9 Millionen Euro.

In Riehen wird für die rote Linie der Bahnhof modernisiert, ausserdem entsteht ein zweiter Haltepunkt im Niederholz, in der Nähe der jetzigen Bus-Haltestelle Rauracher. Die Gemeinde erhofft sich von der S-Bahn eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs; attraktiv ist zudem, dass sie endlich eine direkte Anbindung an den Bahnhof SBB erhält. Bei der neuen Haltestelle sollen zusätzliche Wohnungen entstehen, wodurch der S-Bahn wiederum mehr Potenzial erschlossen wird.

Die Entscheidung für die SBB als Betreiber der roten Linie macht auch deshalb Sinn, weil somit fast das gesamte Netz der Regio-S-Bahn in der trinationalen Agglomeration Basel in einer Hand liegt, Synergien geschaffen und mühsame Abstimmungsprobleme vermieden werden. Mit der Eröffnung der grünen Linie S 1 Mulhouse–Laufenburg–Frick 1997 und der orangen Linie S 4 Freiburg–Basel SBB im Jahr 2000 ist das Regio-S-Bahn-Netz in den letzten Jahren erheblich gewachsen. Die rote Linie in das Wiesental fügt dem Netz einen wichtigen Zweig hinzu. Lange Jahre war die Regio-S-Bahn Utopie, nun aber wird sie immer mehr Wirklichkeit.

#### **Anmerkung**

- \* Alle Zitate aus: Basler Zeitung, 13. April 2002, <Ab 2003 mit den SBB vom Wiesental nach Basel>.