

Die Regio-S-Bahn beginnt zu rollen

Autor(en): Christian J. Haefliger

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 1997

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/b0b70d5f-2a26-4ac1-af5b-da2f1445ad23>

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 beginnt zu rollen

Von der Vernetzungs-Utopie zur real fahrenden Zweistrom-Komposition

«Filzstiftplanung», so lautete der eher abschätzige denn aufmunternde Kommentar der zuständigen Basler Stadtplaner, als sie 1969 eine Planungsskizze des Vereins «Regio Basiliensis» zu Gesicht bekamen. Während man damals auf offizieller Seite glaubte, unter dem Titel «Tiefbahn» mit der Tieflegung des Trams in der Innenstadt die Lösung für den öffentlichen Nahverkehr schlechthin gefunden zu haben, postulierte die Regio-Skizze den Blick nach aussen, auf das Einzugsgebiet der umliegenden Region. Folgerichtig hiess die Gegen-Idee: Ergänzung des städtischen Tram-Bus-Systems durch ein regionales S-Bahn-System auf dem bestehenden Eisenbahnnetz.

Hatten nicht bereits die Vorväter sinnvollerweise sieben Schienenstränge – nach Mulhouse, Müllheim, Schopfheim, Bad Säckingen, ins Fricktal, Ergolzthal und Laufental – angelegt, so, als ob es im Raum Basel keine Grenzen gäbe? Es mussten also bloss diese Infrastrukturpotentiale erkannt werden die stadteinwärts zunehmenden Pendlerströme hinzukombiniert werden, und schon lag die Lösung auf der Hand. Utopisch war daran nur das geistige Überwinden der hinderlichen Kantons- und Landesgrenzen, und somit die Forderung nach grenzüberschreitender partnerschaftlicher Zusammenarbeit für Lösungen an der Quelle statt am Ziel.

Nach 28 Jahren die ersten Züge

Inzwischen ist Basel eine echte Regio-Stadt geworden. Die «Tiefbahn» ist längst in den Plan-schränken versorgt. Stattdessen hat der Stadtkanton mit seinen Regionalpartnern die Finanzierung von Rollmaterial und Betrieb geregelt. Als bislang einziger S-Bahn-Partner finanzierte und baute er zusätzlich eine neue Bahnstation

im St. Johann-Quartier. Pünktlich auf den Fahrplanwechsel am 30. Mai 1997 wurde denn auch bei strahlender Sonne die Eröffnung der ersten S-Bahn-Linie gefeiert. Ausgerüstet mit Zweistrom-Kolibri-Kompositionen der SBB, fuhren die ersten Züge der «Grünen Linie» vom aargauischen Laufenburg über Muttenz nach Basel-St. Johann, wo die Spitzenvertreter der Vertragspartner Region Elsass (Adrien Zeller), der Kantone Aargau (Thomas Pfisterer), Baselland (Elsbeth Schneider) und Basel-Stadt (Ralph Lewin) sowie der SBB (Hans Peter Faganini), der SNCF (Alain Intrand) und der «Regio Basiliensis» (Peter Gloor) den Haupt-Festakt bestritten, bevor die überfüllten, mit dem neuen R-Logo verzierten Wagen nach Mulhouse rollten.

Das erste Etappenziel dieses europäischen Pilotprojekts ist damit erreicht; der nächste Abschnitt, mit einer «Roten Linie» vom Wiesental über Basel ins Ergolzthal, ist in intensiver Vorbereitung. Hürden gibt es dabei unzählige zu überwinden, seien es die Fragen der Grenzkontrollen, des Marketings, der einheitlichen Betriebsführung, oder seien es die Fragen der Fahrplanverdichtung und der Tarifgestaltung im Drei-Währungs-Gebiet der Regio TriRhena. Hauptsache bleibt jedoch: der «point of no return» liegt hinter uns.

Der Sinneswandel kam nicht von alleine

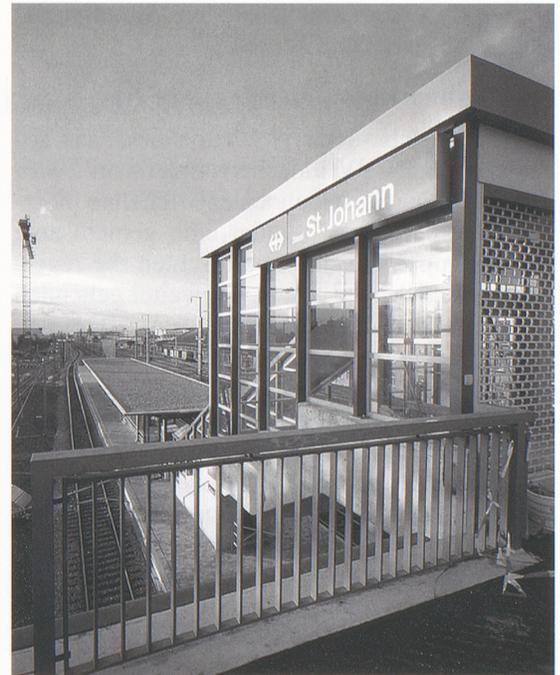
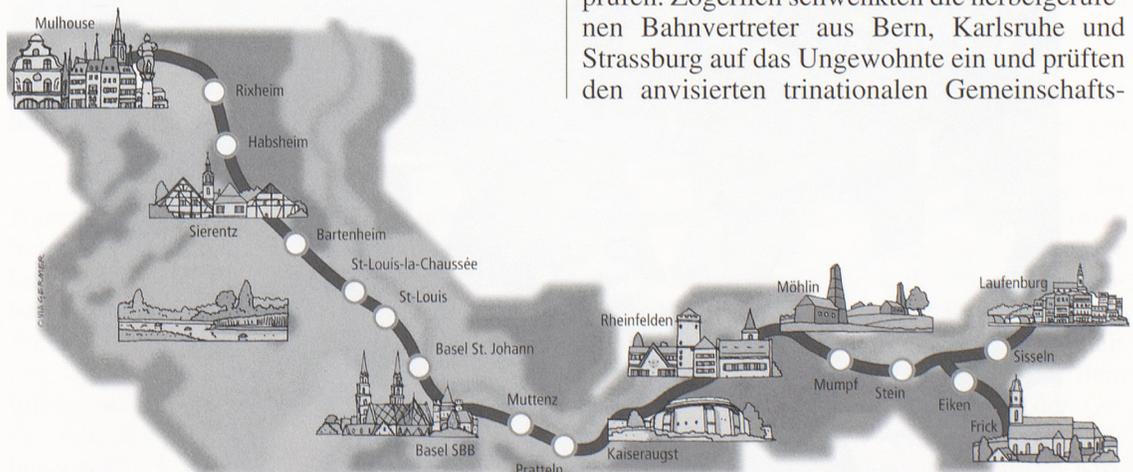
Der Quantensprung von der belächelten Planungsskizze zum handfesten Behördenprodukt gemahnt an eine schier unendliche Geschichte politischen Mentalitätswandels. So erwiesen sich insbesondere die siebziger Jahre als Inkubationszeit der Idee. Damals konnten zunächst nur Kreise der linken Opposition im Grossen

Herzstück der
«Grünen Linie»
ist der Bahnhof
St. Johann.

Rat gewonnen werden, nicht jedoch die Entscheidungsträger. Als Wendepunkt darf die erstmalige Herausgabe des Regio-Fahrplans im Mai 1977 gelten. Diese Dienstleistung stammte aus der Feder einer gemischten Arbeitsgruppe von für den öffentlichen Verkehr Begeisterten und demonstrierte der Bevölkerung erstmals augenfällig und handfest das gesamte Angebot aller Tram-, Bus- und Eisenbahnlagen des Dreiländerraumes, so als ob es sich um eine geschlossene Binnenregion wie Zürich oder Bern handelte.

Solche Vorleistungen mögen sich im Rückblick als Humus für eine allmähliche Änderung des allgemeinen Bewusstseins, hin zur Erkenntnis der regionalen Zusammenhänge, erweisen. Die achtziger Jahre jedenfalls brachten den Durchbruch: Die S-Bahn-Idee verlor ihr Image, eine Utopie zu sein, spätestens dann, als sich die fünf nordwestschweizerischen Kantone anschickten, den weitläufigsten Tarifverbund des ganzen Landes einzurichten, und mit dem bereits legendären Umweltschutz-Abonnement europaweit Aufsehen erregten. Solchermassen mentalitätsmässig aufbereitet, gestattete der Boden nun endlich, den Nachholbedarf beim Eisenbahn-Nahverkehrsangebot plausibel zu machen. Es gelang, das baselstädtische Parlament von der Notwendigkeit eines regionalen Grobverteilernetzes zu überzeugen, was im Dezember 1984 zu einem Grundsatzbeschluss des Grossen Rates zuhanden der Regierung führte.

In einem Zug vom
Fricktal über Basel
bis nach Mulhouse.



Mit Blick auf die stets zunehmenden Pendlerströme im komplizierten Dreiländereck konnte jetzt auch bei den Nachbarn Überzeugungsarbeit geleistet werden: Kraft ihres Mandats führte die «Regio Basiliensis» im Rahmen der Deutsch-französisch-schweizerischen Oberrheinkonferenz 1985 die drei Staatsbahnen mit den zuständigen Behördenvertretern zusammen, um die Machbarkeit der «Schoggi-S-Linie» vom Wiesental über Weil am Rhein, Basel und EuroAirport bis nach Mulhouse zu prüfen. Zögerlich schwenkten die herbeigerufenen Bahnvertreter aus Bern, Karlsruhe und Strassburg auf das Ungewohnte ein und prüften den anvisierten trinationalen Gemeinschafts-

betrieb mit computergestützten Simulationsstudien auf Herz und Nieren.

Das Weihnachtswunder von 1985

Im selben Jahr noch geschah dann, was ich heute noch als «Weihnachtswunder von 1985» empfinde: Die Staatsbahnen entwickelten plötzlich Eigeninitiative, setzten eine gemeinsame Arbeitsgruppe ein und überraschten die regionalen Bittsteller mit einem viel weiter gehenden Konzept, das sie unter dem Titel «Regio-S-Bahn» und unter Federführung der SBB (hier sei Wolfram Jerra genannt) für das gesamte Regionalnetz selbst an die Hand nehmen wollten. Mit dieser Pilotvariante des Gesamtkonzeptes erhielt die Idee der «Regio Basiliensis» nach 16 Jahren nicht nur ihre technisch-planerische Bodenhaftung, sondern auch die trinationale politische Anerkennung: Im Mai 1986 fassten die badisch-elsässisch-nordwestschweizerischen Behördenvertreter auf der Oberrheinkonferenz den Beschluss, die Regio-S-Bahn als Gemeinschaftsprojekt zu realisieren. In den folgenden elf Jahren bis zur Jungfernfahrt der ersten Züge ging nun die Initiative auf die zuständigen Gebietskörperschaften über. In allen drei Ländern der Regio TriRhena

wurden besondere Behördendelegationen gebildet, Machbarkeitsstudien angestrengt, Finanzierungsmodelle ausgetüfelt. Im Dezember 1989, während des Basler Gipfeltreffens der drei Staatschefs, kam dann der Segen von ganz oben: Mitterrand, Kohl und Delamuraz unterzeichneten eine «Déclaration tripartite», die mit einem von zwölf Punkten die Realisierung der Regio-S-Bahn postulierte.

Grenzüberschreitung beginnt im Kopf

Alles, was seitdem geleistet wurde, führte freilich nur deshalb zu Resultaten und Erfolgen, weil einzelne Persönlichkeiten, die in günstiger Konstellation zueinander standen und über ihre Berufsfunktion hinaus wirkten, vom Regio-Gedanken beseelt waren. Mit den Institutionen alleine wäre ein solches klein-europäisches Projekt kaum möglich, weil deren formale Kompetenzen «das Grenzüberschreitende» gar nicht vorsehen. So dürfen wir heute, 28 Jahre nach der Kopfgeburt «Filzstiftplanung» und 11 Jahre nach der politischen Taufe, freudig die ersten Gehversuche unserer Regio-Bahn feiern und gleichzeitig hoffen, dass sich damit die Grenzland-Bevölkerung der Regio TriRhena in jeder Hinsicht ein Stück näherkommen möge.



Ein Prosit auf die erste Zweistrom-Komposition mit ihrem grünen R-Logo.
◀