

Franz SCHWENDEMANN, Waldshut-Tiengen

## Regionale und raumordnende Impulse für den Öffentlichen Personennahverkehr im deutsch-schweizerischen Grenzraum

Innerhalb weniger Jahre haben sich die Straßenverkehrsverhältnisse dramatisch verschärft. Überdurchschnittlich hat sich zwischen den letzten Volkszählungen 1970 und 1987 die Zahl der Berufspendler nach Zürich und Basel, aber auch parallel zum Hochrhein und über den Rhein hinweg verstärkt. Hinzu kommt die wieder wachsende Zahl der Ausbildungspendler.

Am Beispiel des Landkreises Waldshut läßt sich nachweisen, daß bei den Berufspendlern der PKW mit über 74 Prozent als hauptsächlich benutztes Verkehrsmittel für den Weg zum Arbeitsplatz dominiert. Demgegenüber benutzen nur 22 Prozent der Pendler öffentliche Verkehrsmittel.

Überlastungserscheinungen im Straßennetz nehmen ständig zu. Betroffene rechts und links des Rheines in Deutschland und in der Schweiz setzen sich gegen die wachsenden Abgas- und Lärmbelastigungen und die Gefahren für Leben und Gesundheit, speziell in den Innerortsbereichen, zur Wehr. Ideen zum Umbau des Verkehrssystems — zur raschen Änderung des modal split — kommen trotzdem erst zaghafte. Verbände, Parteien und zwischenzeitlich auch parlamentarische Gremien greifen Nahverkehrsthemen auf, doch die Entscheidungsträger halten sich solange bedeckt, bis sie erstmals Kosten abschätzen können. Erst dann wird — oft zu spät — reagiert.

Dabei haben einzelne grenzüberschreitende Nahverkehrseinrichtungen am Hochrhein eine lange Tradition: die Deutsche Bundesbahn quert mit ihrer Kursbuchstrecke 730 den Kanton Schaffhausen. Sie bedient von Waldshut aus im Stundentakt den Bahnhof Koblenz im Kanton Aargau und fährt von Weil am Rhein, von Lörrach und von Rheinfelden aus in den Kanton Basel-Stadt zum Badischen Bahnhof Basel.

Die Schweizer Bundesbahnen bedienen auf ihrem Schienenweg zwischen Schaffhausen und Zürich drei Bahnhöfe im Landkreis Waldshut und ihre — letzte, nicht elektrifizierte — Strecke führt heute nur noch als Güterstrecke von Singen südwärts über den Hochrhein bei Hemishofen.

Während Jahrzehnten verband das Sechser-Tram der Basler Verkehrsbetriebe die Innenstädte von Lörrach und Basel und die Deutsche Bundespost hatte mit ihrer „Schwarzwald-Bodensee-Post“ ab 1952 bis 1963 tägliche Kurspaare von Freiburg über Schaffhausen nach Konstanz und ab 1955 eine tägliche Verbindung von St. Blasien nach Schaffhausen und zurück. Ihre Nachfolgerin, die Südbadenbus, fährt heute Bäderkurse von Waldshut und von Tiengen aus ins

aargauische Heilbad Zurzach und die Busse der ASS verbinden mehrfach täglich die Stadt Stühlingen im Landkreis Waldshut mit Schaffhausen.

Wenn das bisherige Engagement für neue Nahverkehrssysteme im deutsch-schweizerischen Grenzraum analysiert wird, lassen sich sowohl raumordnerische Ohnmacht und Hilflosigkeit an Staatsgrenzen, als auch neue Ansätze und erfolgreiche regionalpolitische Initiativen an einer EG-Außengrenze aufzeigen.

Am Hochrhein sind zur Zeit drei Nahverkehrssysteme von großer verkehrlicher und regionalpolitischer Tragweite im ersten Betriebsjahr, in der Startphase bzw. in Vorbereitung:

## 1. Der Züricher Verkehrsverbund

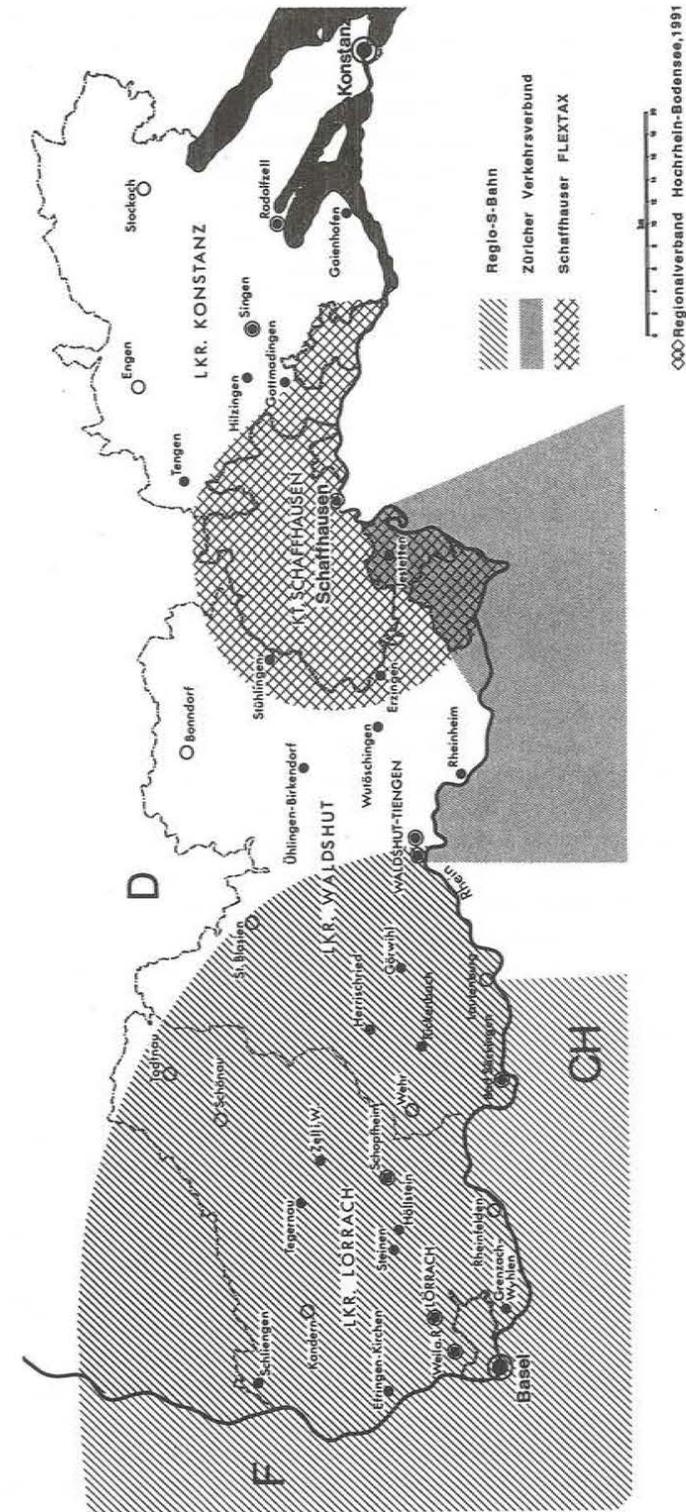
Nach mehr als 10 Jahren Planung, Bau und Umbau erlebte der Züricher Verkehrsverbund zum Fahrplanwechsel Ende Mai 1990 den Startschuß für ein weitläufiges, in 23 Linien eingeteiltes, S-Bahn-System. Durch den Bau von nur 12 km neuen Strecken wurde ein Netz von 380 km geschaffen; im gesamten Verdichtungsraum Zürich, der auch weit in Nachbarkantone hineinreicht, umfaßt das Netz sogar rund 700 km.

Dieses neue System wird, nach ersten Beobachtungen, hervorragend angenommen und hilft den errechneten Verkehrskollaps auf den Straßen im Kanton und speziell in der Stadt Zürich zu verhindern. Außerdem stellt die S-Bahn vor allem für mittlere und längere Strecken auch eine leistungsfähige Alternative zur Straßenbahn und zu Autobussen im Verdichtungsraum Zürich dar. Als zusätzlicher Anreiz wurde gleichzeitig ein attraktiver Tarifverbund mit allen am Netz beteiligten Verkehrsunternehmen geschaffen.

Doch kantonale Finanzpolitik setzte sich vorerst gegen weiterschauende Verkehrs- und Regionalpolitik durch: „Kantönlicheist“ verschloß Politikeraugen und ließ die deutsche Nachbarschaft vorerst ganz vor den Toren. Nordwärts endet die Züricher S-Bahn sowohl vor dem Kanton Schaffhausen, als auch vor der deutschen Region Hochrhein-Bodensee (vgl. Abb. 1). Die Verknüpfung hat bisher nicht stattgefunden. Die „Drehscheibenfunktion“ der Regionalplanung mit ihrer vertikalen und horizontalen Koordination griff nicht. Zürich ist zwar nominell Mitglied der Deutsch-schweizerischen Raumordnungskommission, hat sich jedoch in den letzten Jahren mit der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in vielen Teilbereichen schwer getan. Selbst längst vorhandene raumordnerische Instrumente wurden vom Kanton nie über den Rhein zur Koordination und Abstimmung gegeben. Für das Schweizer Oberzentrum Zürich und den ausgedehnten Verdichtungsraum Zürich ist die deutsche Nachbarschaft nicht Randzone des Verdichtungsraumes, sondern schlicht „terra incognita“ — trotz aller Koordinierungsversuche und Hilfestellungen der Deutsch-schweizerischen Raumordnungskommission.

Regionalpolitische Anliegen und Wünsche der deutschen Seite, die eine Abstimmung notwendig machen, stießen in Zürich bisher ins Leere: das in Baden-Württemberg anerkannte Instrument „Regionalplan“ erweist sich bei einem

Abb. 1: Grenzüberschreitend wirksame Nahverkehrssysteme am Hochrhein



wenig interessierten ausländischen Ansprechpartner als wirkungslos: die deutschen regionalpolitischen Initiativen in Richtung Zürich verpuffen bisher. Als richtig anerkannte Maßnahmen, belegt unter anderem durch fachliche und räumliche Teilkonzepte, finden kein Pendant, da die regionalplanerischen Ansätze und Zielvorstellungen und letztendlich auch finanzpolitische Rahmenvorstellungen noch immer auseinanderlaufen statt ineinanderzugreifen.

Erstmals im Herbst 1990 wurden deutlichere Signale über den Hochrhein hinweg sichtbar: Die Nahverkehrskommission Waldshut hat verkehrspolitische Gespräche mit dem Zürcher Verkehrsverbund und dem Kanton aufgenommen: gemeinsame Schritte zur Überwindung der Staatsgrenze wurden vereinbart. In Kürze können die ersten deutschen Gemeinden am Zürcher Verkehrsverbund teilhaben.

## 2. Der Nahverkehrsverbund Schaffhausen

Grundverschieden ist dagegen die Situation inmitten der räumlich zweigeteilten baden-württembergischen Region Hochrhein-Bodensee (vgl. Abb. 1). Zwischen den Teilräumen dieser Region liegt rechtsrheinisch der Kanton Schaffhausen. Nicht nur die Vorgaben des „Regionalplanes 80“, aber auch sie, zusammen mit technischen Zwängen, bewirken ein kooperatives Zusammenwirken vom Erarbeiten der Konzepte über die politische Diskussion bis hin zum Umsetzen jeweils verbindlicher, abgestimmter Aussagen in der „Kantonalen Richtplanung Schaffhausen“ und im „Regionalplan Hochrhein-Bodensee“. Dieser einzige Kanton der Schweiz, der mit seiner gesamten Fläche nördlich des Rheines liegt, wird auf der Schiene durch die Deutsche Bundesbahn (DB) erschlossen. Seit 130 Jahren fahren deutsche Eisenbahnen — staatsvertraglich abgesichert — in West-Ost-Richtung durch den Kanton Schaffhausen und parallel dazu verkehren deutsche Linienbusse als Feinverteiler in der Transportkette. Eisenbahner des vergangenen Jahrhunderts waren aufgrund der Topographie auf eine Vielzahl grenzüberschreitender Lösungen angewiesen. Heute unterhält die DB im Kanton Schaffhausen deutsche Bahnhöfe mit deutschem Personal auf Schweizer Hoheitsgebiet. Diese Konstellation erleichterte auch die Beteiligung der ressortübergreifenden Regionalplanung und später die Umsetzung regionalplanerischer Ziele: Schienennahverkehrsprobleme des Kantons Schaffhausen konnten gemeinsam mit der deutschen Nachbarschaft angegangen und zum Teil auch bereits gelöst werden. Vorgaben des Regionalplanes konnten umgesetzt und verwirklicht werden. Ziele des Regionalplanes wurden in die schweizerische Nachbarschaft hineingetragen und gemeinsame Lösungen bestätigten heute die Richtigkeit der ursprünglich getrennten regionalpolitischen Ansätze. Zur Zeit sind 7 Gemeinden aus den Landkreisen Waldshut und Konstanz in das Schaffhauser FLEXTAX-System, das beträchtliche Ermäßigungen im Abonnement bringt, einbezogen. Gleichzeitig bieten die Nahverkehrskommissionen in Waldshut und Konstanz dem Teilnehmer am öffentlichen Personennahverkehr, der mit der DB in den Kanton Schaffhausen fährt, das Angebot „7 für 12“ an.

Das bedeutet, daß der Pendler, der 12 Monatskarten kauft, nur 7 bezahlen muß: 2 Monatskarten übernimmt die DB, 3 Monatskarten pro Jahr finanziert der Heimatlandkreis.

Als nächsten Schritt wird die DB mit modernem Rollmaterial einen Schienentaktverkehr in West-Ost-Richtung durch den Kanton Schaffhausen vom Landkreis Waldshut bis in den Landkreis Konstanz mit finanzieller Unterstützung des Kantons einrichten.

## 3. Die Regio-S-Bahn Basel

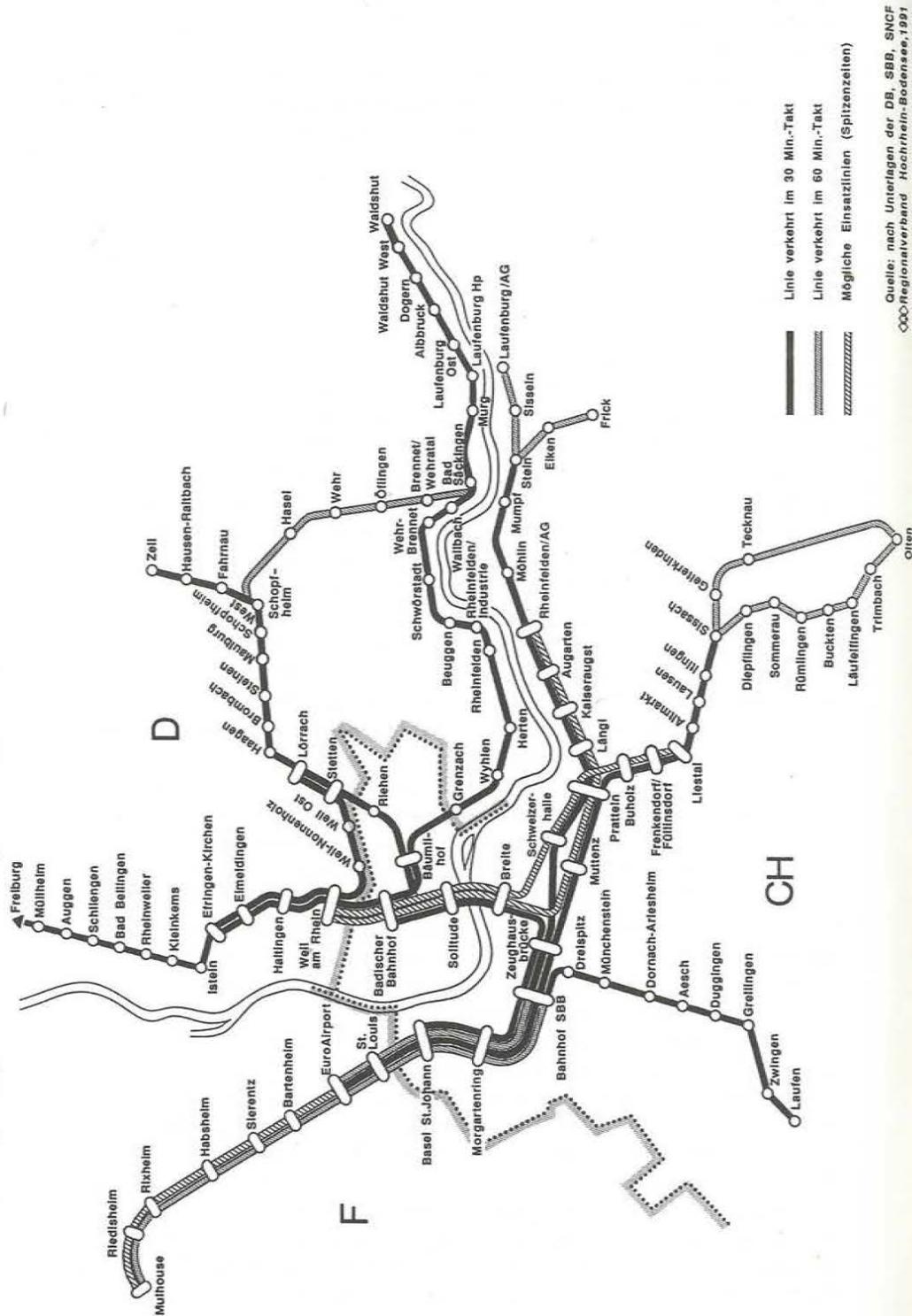
Ein interessantes, von der planerischen Startphase an trinational begonnenes Projekt im Grenzraum, ist die zukünftige Regio-S-Bahn rund um Basel. Hier müssen die drei Staaten Deutschland, Frankreich und die Schweiz für eine gemeinsame Maßnahme zusammenarbeiten. Über dem Projekt steht als dauerndes Mahnmal der Prüfstein der häufig beschworenen Regio-Zusammenarbeit, denn hier können Politikerreden, Deklarationen des Dreiseitigen Regionalausschusses und Planziele von Ländern, Kantonen und Regionen abgeklopft, sinnvoll zur Deckung gebracht oder als unvereinbar verworfen werden.

Im Grenzraum um Basel steht ein vergleichsweise dichtes und gut ausgebautes Schienennetz zur Verfügung. Dieses Netz bietet auch noch eine Reihe zusätzlicher Nutzungsmöglichkeiten. Die Schienenverbindungen im internationalen Fernverkehr, sowohl im Gütersektor als auch beim Personentransport, wurden naturgemäß auch hier immer mit höchster Priorität behandelt. Stark ins Abseits geraten sind dabei die grenzüberschreitenden Nahverkehrsverbindungen. Das vorhandene Netz der Eisenbahnen ist weder als einheitliches System geplant noch verwirklicht worden, sondern im Laufe der Jahrzehnte entsprechend der laufenden Bedürfnisse gewachsen. Dabei spielten die jeweiligen nationalen Interessen eine entscheidende Rolle. Das heutige Regionalzugnetz rund um Basel ist entgegen seinem Namen nicht als Angebot für die gesamte Region konzipiert, sondern wird, bedingt durch die Landesgrenzen, von den drei Staatsbahnen als reine, in Basel endende Zubringerlinien betrieben. Deshalb sind die grenzüberschreitenden Nahverkehrsverbindungen stark ins Abseits geraten. Jede Bahnverwaltung läßt heute ihre Zubringerlinien im entsprechenden Bahnhof in Basel enden (Mulhouse-Basel im Elsässer Bahnhof, Delsberg-/Olten/Brugg-Basel im Centralbahnhof der Schweizer Bundesbahnen (SBB) und die Linien Freiburg/Zell/Waldshut-Basel in Basel BadBf der DB).

Das Angebot entwickelte sich unterschiedlich und unkoordiniert; es orientierte sich vor allem an den lokalen Pendlerbedürfnissen und an den nationalen Hauptverkehrsströmen. Entsprechend ist die Transportkette zwischen Nah- und Fernverkehr über die Grenze hinweg nur mangelhaft ausgebildet.

Für das geplante Regio-S-Bahn-System (vgl. Abb. 2) sind noch fast alle technischen und betrieblichen Fragen offen (z. B. Infrastrukturausbauten, Rollmaterialprobleme, Linienkonzept, Kapazitäten, Kosten/Nutzen-Überlegungen, Tarife und Zollprobleme). Die drei nationalen Träger der Regio-S-Bahn gehen

Abb. 2: Konzept: Mögliches Liniennetz Regio-S-Bahn/Schiene



Quelle: nach Unterlagen der DB, SBB, SNCF  
 Regionalverband Hochrhein-Bodensee, 1991

jedoch davon aus, daß die vielfältigen und teilweise sehr komplizierten Probleme lösbar sein werden.

Das Bedürfnis der zukünftigen Regio-S-Bahn-Kunden bei einer Ortsveränderung reicht bekanntlich von Haustür zu Haustür. Der PKW erfüllt dieses Erfordernis meist in idealer Weise. Der potentielle Kunde zieht den öffentlichen Verkehr als Alternative erst in Betracht, wenn dieser eine schnelle, lückenlose, preisgünstige und bequeme Transportkette bildet. Nur wenn alle Glieder dieser Kette stark genug sind und ineinander greifen (abgestimmte Fahrpläne, Fahrzeiten, p+r-Abstellplätze für PKW und Fahrräder, Komfort und Preis) hat der öffentliche Verkehr eine echte Chance. Der zukünftige Schienenverkehr wird das Rückgrat dieser Transportkette sein. Ohne ergänzende Maßnahmen hängt er jedoch weitgehend in der Luft. Es gilt daher für ein funktionierendes Regio-S-Bahn-System auch die verschiedenen Zubringermöglichkeiten soweit als möglich zu verbessern.

Was im Fall Basel Probleme aufgibt, aber deshalb eine besondere Herausforderung darstellt, sind die mit der Grenzlage verbundenen politischen, juristischen und raumordnerischen Fragen. Es müssen die Interessen der drei Staatsbahnen DB, SBB und SNCF mit ihrer jeweiligen übergeordneten Organisation sowie verschiedene Gebietskörperschaften auf einen Nenner gebracht werden. Möglicherweise wird es nötig sein, für den S-Bahn-Betrieb eine eigene multinationale Trägerschaft zu prüfen. Außerdem beeinflußt die Frage der Zollabfertigung sowie gemeinsamer Tarife ein S-Bahn-System rund um Basel stark. Die Lösung aller dieser Fragen erfordert Zeit: dieser Bericht in Form einer Momentaufnahme am Anfang des Jahres 1991 macht sichtbar, daß ein gemeinsames Konzept nur in Zusammenarbeit mit den zuständigen politischen Gremien, die die regionalpolitischen Ziele kennen, entstehen kann.

Die Realisierung einer Regio-S-Bahn im Endzustand ist kaum vor dem Jahr 2000 denkbar. Aber bereits kurzfristig wurden schrittweise Verbesserungen verwirklicht, wie zum Beispiel das zweite Gleis am badischen Hochrheinufer zwischen Waldshut und Basel BadBf und die umgehend folgende Vertaktung, die auch aus dem Regionalplan 80 des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee abgeleitet wurden.

Die Anstöße für das Regio-S-Bahn-Konzept kamen aus der Regionalplanung aller drei Staaten im Grenzraum. Doch die Sammlung aus Visionen, Denkmolelln und bereits in überschaubaren Zeiträumen verwirklichtbaren Forderungen wurde vor 10 Jahren in den jeweiligen regionalen Konzepten aus Angst vor hohen Investitionsvolumen und folgenden Betriebsdefiziten bis zur schieren Unkenntlichkeit zurückgestutzt. Im Regionalplan 80 blieben durchaus sinnvolle Einzelmaßnahmen als Bausteine für ein ÖPNV-Konzept, aber nicht der Mut zu einem Nahverkehrskonzept in einem großen regionalen Wurf! Heute sind wir dank der Gründung von regionalen politischen Begleitkommissionen in allen drei Ländern weiter: der Regionalpolitiker jeglicher Couleur bekennt sich jetzt zur Regio-S-Bahn und in allen drei Ländern sitzen viele „Väter“ des Gedankens!

Erste zwischenstaatliche Gehversuche zur Regio-S-Bahn wurden vom Regionalverband Hochrhein-Bodensee im deutsch-französisch-schweizerischen Regionalausschuß angestoßen. Fast gleichzeitig spannte sich auch die Regio Basiliensis vor die Idee eines Nahverkehrsverbundes, der die engen Staatsgrenzen um

Basel durchbrechen sollte. Nachdem auch die Nahverkehrskommission des Landkreises Lörrach von den Vorteilen dieses grenzüberschreitenden Projektes überzeugt war, hat der Regionalverband zusammen mit dieser Nahverkehrskommission ein Nahverkehrsgutachten für die deutsche Nachbarschaft zu Basel initiiert, bezahlt und in die regionalen S-Bahn-Vorarbeiten eingebracht.

Doch die an einer S-Bahn interessierten Kreise im äußersten Südwesten Deutschlands standen bald vor einem Problem, das nur die Regionalplanung zusammen mit der Landesplanung, der Ministerkonferenz für Raumordnung und dem beim Bund für die Raumordnung zuständigen Gremien lösen konnte.

Formal gibt es keine einheitlichen Beurteilungsgrundsätze für Investitionen im ÖPNV in den drei beteiligten Staaten Deutschland, Frankreich und Schweiz. Deshalb war es zweckmäßig, die erforderlichen Untersuchungen zunächst für die Bereiche der jeweiligen Teilnetze getrennt — allerdings unter ständiger gegenseitiger Information und Konsultation — durchzuführen.

Auf deutscher Seite ist die verkehrswirtschaftliche Beurteilung der Maßnahme „Regio-S-Bahn“ nach der „Standardisierten Bewertung von Verkehrsweginvestitionen im ÖPNV“ erforderlich, um Investitionszuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) in Anspruch nehmen zu können. Dies setzt eine Planung, Bewertung und Bearbeitung der Investitionsmaßnahmen nach gesamtwirtschaftlichen und nach betriebswirtschaftlichen Maßstäben voraus, und dabei müssen gleichzeitig die Rahmenbedingungen stimmen. Hier mußte der Regionalverband unterstützend eingreifen, denn nach GVFG kann der Bau und Ausbau von Verkehrswegen nur dann Zuwendungen des Bundes erhalten, wenn die Maßnahme im Verdichtungsraum oder in der zugehörigen Randzone liegt. Es mußte deshalb erreicht werden, daß die in der Bundesrepublik Deutschland einmalige Situation des Raumes Lörrach-Weil am Rhein als grenzüberschreitende deutsche Randzone um einen im Ausland — in der Schweiz — gelegenen Verdichtungsraum Basel nicht nur über den Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg, sondern auch von der Ministerkonferenz für Raumordnung und im Raumordnungsbericht der Bundesregierung festgestellt und ausgewiesen wird. Die Lösung dieses Sonderfalles unter den deutschen Verdichtungsräumen wurde über einen Antrag an das Innenministerium des Landes Baden-Württemberg angestoßen.

Noch bei der Diskussion des Landesentwicklungsplan-Entwurfs 1983 überwogen in den Gremien des Regionalverbandes kommunale Bedenken und Befürchtungen um einen in der Wirklichkeit längst vorhandenen Verdichtungsraum Basel-Lörrach-Weil am Rhein zur Ausweisung anzumelden. Erst das Regio-S-Bahn-Konzept und der sich in der Ferne abzeichnende „goldene Zügel“ der Finanzhilfe des Bundes halfen mit, einen Antrag zu formulieren, den Raum um Lörrach und um Weil am Rhein in einem Nachtrag in die „Entschließung über die Gestaltung der Ordnungsräume — Verdichtungsraum und Randzone“ der Ministerkonferenz für Raumordnung aufzunehmen. Die Ministerkonferenz wird sich jedoch frühestens nach Vorlage aller Daten der Volkszählung 1987 mit der bundeseinheitlichen Neuausweisung von Gebietskategorien befassen. Das für die Bezuschussung nach GVFG entscheidende Bundesministerium für Verkehr bezieht sich jedoch zwischenzeitlich hilfsweise auf den jüngsten Raumordnungsbericht der Bundesregierung und hat schriftlich zugesichert, daß der deut-

sche Teilraum der zukünftigen Regio-S-Bahn „grundsätzlich nach GVFG förderwürdig ist, wenn auch die übrigen Voraussetzungen erfüllt sind“. Seit Ende 1990 hat auch die Deutsche Bundesbahn vom Bundesminister für Verkehr formal den Planungsauftrag, die Vorarbeiten an einer Regio-S-Bahn zu unterstützen.

Nach dem Zusammentragen der deutschen Interessenpositionen und deren Umsetzung in „Anforderungsprofile an ein Regio-S-Bahn-Konzept“ hat eine institutionalisierte deutsche Behördendelegation unter Federführung des Freiburger Regierungspräsidenten die notwendigen Schritte für eine sachliche Fundierung des weiteren Vorgehens in die Wege geleitet. So wurde im Vorgriff auf die zur Erlangung von Investitionszuschüssen nach dem GVFG erforderliche Bewertung die Erarbeitung einer einheitlichen verkehrlichen Datenbasis mit anschließender Grobbewertung in Auftrag gegeben. Dies war notwendig, um die Planungskosten im Falle eines negativen Ergebnisses zu begrenzen. Die überschlägige Nutzen-Kosten-Betrachtung anhand der ermittelten und aufbereiteten Verkehrsdaten und anhand vereinfachter Annahmen erbrachte ein positives Beurteilungsergebnis für die Realisierungschancen des deutschen Teilnetzes einer Regio-S-Bahn. Die deutsche Behördendelegation hat deshalb im Herbst 1990 die Weiterführung der Nutzen-Kosten-Untersuchung entsprechend der „Standardisierten Bewertung“ als Grundlage eines GVFG-Finanzierungsantrages beschlossen.

Für die Fortsetzung der Untersuchungen wurde ein Planungsgrundfall mit den Endpunkten

- Freiburg im Breisgau,
- Zell im Wiesental und
- Waldshut-Tiengen

definiert. Eine der von diesen Endpunkten ausgehenden Linien wird jeweils nach Basel-SBB durchgebunden. Auch für den Planungsgrundfall wird bedarfsgerechtes Rollmaterial, das heute im Netz der zukünftigen Regio-S-Bahn noch fehlt, vorausgesetzt. Der Planungsgrundfall bedeutet zunächst die Beschränkung auf ein von allen Partnern akzeptiertes Minimum der Regio-S-Bahn auf deutscher Seite; er befriedigt jedoch zugleich eine Vielzahl von Forderungen aus der Region. Die Definition von weiteren Planungsfällen mit zusätzlichen und/oder weitergehenden Bedienungsvarianten erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung und unter besonderer Berücksichtigung von ersten Zwischenergebnissen.

Der volkswirtschaftlichen Untersuchung wird sich eine betriebswirtschaftliche der Deutschen Bundesbahn anschließen. Das so errechnete Betriebskostendefizit müßte dann vom Besteller, den Landkreisen und den Gemeinden beglichen werden.

Nach jedem Schritt der deutschen Behördendelegation ist die Rückkopplung mit den Nachbarn in der Nordwestschweiz und im Elsaß dringend erforderlich, um die Verknüpfungen im Bereich des Basler Centralbahnhofs abzusprechen. Diese politische Zusammenarbeit über die Staatsgrenzen hinweg ist parallel zum jeweiligen nationalen Vorantreiben des Regio-S-Bahn-Projektes als dringend notwendig erkannt und abgesprochen.

Die Regio-S-Bahn soll auf einem weitgehend vorhandenen Schienennetz in

allen drei Ländern verwirklicht werden. Doch die technischen Zwänge wurden erst allmählich sichtbar: am südlichen Oberrhein zwischen Freiburg und Basel ist die zweigleisige Kursbuchstrecke 700 an ihrer Kapazitätsgrenze. Hier wird ein vertaktetes Nahverkehrssystem erst möglich, wenn die Neubau-/Ausbau­strecke Karlsruhe — Basel der Deutschen Bundesbahn mit zwei zusätzlichen Gleisen den schnellen Schienenverkehr übernimmt.

Ähnliche Probleme beschäftigen auch die Schweizerischen Bundesbahnen: bereits heute wird eine markante Zunahme der Gütertransporte festgestellt. Das betrifft vor allem den internationalen Transitverkehr. Mit dem Ausbau des Huckepack-Korridors — einem Teil des Transitangebots der Schweiz an die EG, damit man die 28-Tonnen-Begrenzung bei den Lastwagen beibehalten kann — müssen auch auf den Zufahrtsstrecken zu den Alpentunnels, vor allem zum Gotthard, Kapazitäten freigemacht werden. Kapazitäten brauchen aber auch die ausgehandelten zusätzlichen Verbindungen im internationalen EC/IC-Personenverkehr. Die internationalen Verschiebungen von großen Transportvolumen treffen gerade die Schweiz und damit auch die Agglomeration Basel: die Transitaufgaben werden so groß, daß für die Regio-S-Bahn auf dem heutigen Schienennetz nicht genug Platz sein wird.

Die Regio-S-Bahn ist deshalb auch in der Nordwestschweiz an ein großzügiges Ausbauprogramm der Fernlinien, das heißt an „Bahn 2000“ der Schweizerischen Bundesbahnen gebunden. Auf dem Abschnitt Basel-Muttenz ist ein erstes Teilstück für Bahn 2000 mit dem Verlegen eines dritten Gleises für die Stammstrecke in Bau. Die größten Probleme stellen sich jedoch auf der Strecke Basel — Olten im Abschnitt zwischen Muttenz und Sissach und weiter auf der unteren Hauensteinlinie bis Gelterkinden und Tecknau. Im Birstal fehlen noch immer genügend Doppelspur-Inseln, damit bei einem Halbstundentakt der S-Bahn die übergeordneten Fernzüge sicher an den regionalen Pendlerzügen vorbeikommen. Solange Bahn 2000 nicht realisiert werden kann, solange kann auch auf diesen Strecken kein zusätzlicher S-Bahn-Betrieb geführt werden.

Auf der französischen Seite steht der noch fehlende Schienenanschluß des EuroAirport Basel-Mulhouse an das Regio-S-Bahn-System an erster Stelle des technischen Aufgabenkatalogs.

Am Hochrhein — auf deutscher Seite — ist als letzte „Diesel-Insel“ im zukünftigen Regio-S-Bahn-Netz die zweigleisige Strecke Basel-BadBf-Waldshut, noch nicht elektrifiziert. Der Einsatz dieselbetriebener Triebwagen wäre eine wesentliche Verbesserung gegenüber den heutigen Wendezügen mit „Silberlingen“, jedoch nur ein Schritt zur massiv im regionalpolitischen Raum geforderten Elektrifizierung.

Doch neben den noch ausstehenden technischen Problemlösungen müssen vorher noch entscheidende Fragen im Bereich „Grenzkontrolle“ an einer EG-Außengrenze und das schwierige Aufgabenfeld „Tarifverbund“ über drei Ländergrenzen mit drei Währungen und drei heute sehr unterschiedlichen Tarifstrukturen gelöst werden. Das grenzüberschreitende Projekt ist aus allen diesen Gründen keine kurzfristig zu lösende Aufgabe, doch bis zum Jahr 2000 könnten Züge und Feinverteiler mit dem einheitlichen Logo „Regio-S-Bahn“ aus allen Richtungen durch Basel rollen.

## Literatur

- Arbeitsgruppe der Deutschen Behördendelegation für eine Regio-S-Bahn 1989: Anforderungsprofile an ein „Regio-S-Bahn“-Konzept (Zusammenstellung der deutschen Interessenpositionen). Waldshut-Tiengen.
- Baudepartement des Kantons Basel-Stadt, Amt für Kantons- und Stadtplanung 1985: Kantonaler Richtplan gem. RPG. Basel.
- Baudepartement des Kantons Schaffhausen 1987: Richtplanung. Schaffhausen.
- Bau- und Landwirtschaftsdirektion des Kantons Basel-Landschaft 1986: Koordinationsplan — Kantonaler Richtplan. Liestal.
- DB-Bundesbahndirektion Karlsruhe 1987: Der zweigleisige Ausbau der DB-Hochrheinstrecke von Basel über Rheinfelden, Bad Säckingen nach Waldshut. Karlsruhe.
- DB-Bundesbahndirektion Karlsruhe 1990: Verlängerung der Nahverkehrszüge von Zell i. W. nach Basel SBB (Studie). Karlsruhe.
- Deutsch-schweizerische Raumordnungskommission 1989: Verkehrsempfehlungen 1989 — Empfehlungen zu den Verkehrsplanungen zwischen Basel und dem Bodensee. Muttenz/BL.
- HEIMERL, G. u. H. DOBESCHINSKY 1990: Grobbewertung Regio-S-Bahn. Stuttgart.
- HOLL, G. 1980: Denkschrift zur Situation des öffentlichen Personennahverkehrs. Grenzach-Wyhlen.
- Institut für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau der Universität Hannover 1982: Verkehrsuntersuchung im Raum Lörrach, Weil am Rhein, Rheinfelden, Schopfheim. Waldshut-Tiengen.
- INTRAPLAN-Consult GmbH. 1990: Erarbeitung einer einheitlichen verkehrlichen Datenbasis zur Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung Regio-S-Bahn Basel. Abschlußbericht. München
- Kantonsrat des Kantons Zürich 1978: Gesamtplan des Kantons Zürich. Zürich.
- Projektgruppe der DB/SBB 1987: DB/SBB-Machbarkeitsstudie — Verbesserung des grenzüberschreitenden Verkehrs DB/SBB über Basel, Karlsruhe/Bern.
- W. + J. RAPP AG, Ingenieurbüro 1985: Gemeinschaftslineie Zell-Lörrach-Basel-St. Louis-Mulhouse. Ermittlung des Fahrgastaufkommens im Auftrag des Dreiseitigen Regionalausschusses der deutsch-französisch-schweizerischen Regierungskommission. Basel.
- RAPP Ingenieure + Planer 1988: Aufbereitung von Nachfrage-Daten Regio-S-Bahn Basel. Im Auftrag der SBB Kreisdirektion II. Basel.
- Regionalverband Hochrhein-Bodensee 1981: Regionalplan 80. Waldshut-Tiengen.
- Rhein-Consult RC und Beratergruppe Verkehr — Umwelt BVU 1982: Untersuchung des öffentlichen Personennahverkehrs im Nahverkehrsraum Freiburg. Studie im Auftrag der Landkreise Breisgau-Hochschwarzwald und Emmendingen sowie der Stadt Freiburg i. Brsg. Düsseldorf und Freiburg.
- ROSSBERG, R. R. 1990: S-Bahn Zürich in Betrieb. In: „Die Bundesbahn“, Heft 7/90, S. 726—727. Frankfurt.