

Vision S-Bahn Basel - Mulhouse - Freiburg

Autor(en): Jürg Berrel, Heinrich Degelo, Rolf Furrer, Hans Güdemann, Gérard Sutter

Quelle: Basler Stadtbuch

Jahr: 2002

<https://www.baslerstadtbuch.ch/.permalink/stadtbuch/c8a36397-b5a0-4ef0-9141-860ed3443bc2>

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>

Vision S-Bahn Basel–Mulhouse–Freiburg

Ein Diskussionsbeitrag der Planerfachverbände
aus drei Ländern am Rheinknie

Jürg Berrel
Heinrich Degelo
Rolf Furrer
Hans Güdemann
Gérard Sutter

Im Frühling 2002 haben die Planerfachverbände ASIC, BDA, BSA, SIA und USIC gemeinsam die Initiative ergriffen. Mit der Herausgabe der Broschüre «Vision S-Bahn Basel–Mulhouse–Freiburg» leisten sie in der seit Jahren geführten Diskussion um die trinationale S-Bahn einen bahnbrechenden und grenzüberschreitenden Vorstoss zur eigentlichen Stadtentwicklung des grösseren Wirtschafts- und Kulturräumens Basel.

Um den übergeordneten Blick auf das Entwicklungspotenzial der Region am Rheinknie zu schärfen, wurden die derzeitigen regionalen, politischen Grenzen und Zuständigkeitsbarrieren ausgeblendet:

Das trinationale Planerteam zeichnet in seiner Studie den Blick aus drei verschiedenen Flughöhen auf. Eine weitere Darstellung veranschaulicht «aus ihrem Innern heraus» die verbleibenden potenziellen Raumreserven und Verdichtungsmöglichkeiten der Stadt Basel. Hierbei werden vor allem Stadtgebiete an allerbesten, gut erschlossener Lage entlang des neuen Eisenbahnringes um die Stadt präsentiert, die speziell für das Aktionsprogramm der so genannten «Stadtentwicklung (APS)» geeignet sind.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat 1999 das

Programm APS beschlossen, welches vorsieht, sowohl quantitativ in 10 Jahren 5 000 neue Wohnungen zu schaffen als auch qualitativ für gehobene Ansprüche finanzkräftiger Steuerzahler bestehenden Wohnraum aufzuwerten. Im Oktober 2002 wurde vom Regierungsrat selbst eine erste Zwischenbilanz gezogen.

Seit längerem zeigte sich, dass die ehrgeizige und richtige Absicht des Regierungsrates nur unter der Berücksichtigung von deckungsgleicher Lage einer verbesserten Verkehrsinfrastruktur und einer verdichteten Siedlungsstruktur überhaupt denkbar ist. Der im Sommer 2002 herausgegebene «Verkehrsplan Basel 2001» nahm diesen Planungsgedanken auf und gab der Vision der Planerfachverbände die erforderliche, hohe Priorität. Der Konsens darüber war bereits an einem zweitägigen Workshop im

August und September 2000, der im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Verkehrsplan Basel stattgefunden hatte, erarbeitet worden.

Die Regierungsvertreter der Nachbarkantone und -länder waren frühzeitig in die Diskussion um die Vision der Fachverbände miteinbezogen worden. Ein zustimmendes, über die Kantons- und Landesggrenzen reichendes Interesse am Projekt kann heute nicht über die Schwierigkeit hinwegtäuschen, die geeignete, möglichst verwaltungsunabhängige, Organisationsstruktur für das Grossprojekt zu definieren und zu gründen. Die Attraktivität des Standortes Basel wird – vor allem für in Wirtschaft und Kultur engagierte Menschen mit Familien – in Zukunft an der städtischen Lebensqualität mit guten Bildungschancen gemessen werden. Die für Basel grosse Zahl von 5 000 neuen Wohnungen muss von öffentlichen Verkehrsträgern gut erschlossen sein und gleichzeitig im engeren Bereich der «Stadt der kurzen Wege» liegen. Die Bindung neuer und alter Stadtbewohner von Basel an ihren teuren Steuerstandort kann somit ver-

bessert werden. Gleichzeitig würde Basel mit der raschen Realisierung der Vision S-Bahn Basel–Mulhouse–Freiburg seiner historischen Rolle als internationale Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs und als Wirtschaftsstandort weiter gerecht werden.

Nachfolgend die Wiedergabe des von den Planerfachverbänden ASIC, BDA, BSA, SIA und USIC im Juni 2002 herausgegebenen Broschüre «Vision S-Bahn Basel-Mulhouse-Freiburg»:

Einleitung

In einer grossen, international geführten Diskussion, ausgelöst durch die «Regio Basiliensis», wurde vor 30 Jahren das Ziel verfolgt, die Siedlungsgebiete am Oberrhein zu koordinieren und eine S-Bahn zu realisieren. Die Sachzwänge in der Grenzregion verhinderten jedoch eine rasche Umsetzung dieser Ziele und erschweren auch heute jeden Planungsschritt.

Die Koordination der Planung in der Grenzregion ist mittlerweile über das Interregprogramm angelaufen und in ein vorsichtig formuliertes Entwicklungskonzept (TAB) eingeflossen. Bei der S-Bahn wurde mit der Realisierung erster grenzüberschreitender Linien wertvolle Pionierarbeit geleistet.

Die schweizerischen, deutschen und französischen Planer-Fachverbände haben sich vorgenommen, diese ersten und wichtigen Schritte für die S-Bahn und den öffentlichen Verkehr in ein Gesamtkonzept einzubetten. Die übergeordnete Sicht auf die Siedlungsentwicklung, wirtschaftliche, kulturelle und ökonomische Aspekte und deren Gesamtzusammenhang müssen die Kriterien erzeugen, nach denen die Notwendigkeit und Wünschbarkeit der Einzelschritte beurteilt wird.

Der Siedlungsraum mit Basel, Mulhouse, Freiburg, Colmar und Liestal wird als Stadt in drei Ländern begriffen. Deren Zentren sollen gestärkt werden und dies kann nur mit leistungsfähigen Verkehrsverbindungen geschehen, die nicht flächig wie der Individualverkehr, sondern mit zentralen Haltepunkten, mit Stationen operiert und damit die Zentren belebt und Synergien untereinander fördert.

Die Vision

- Weiterentwickeln der Region am Oberrhein mit ihren Zentren Basel, Mulhouse, Freiburg, Liestal und Colmar
- aktives Planen der Region
- attraktiver, schneller und bequemer öffentlicher Verkehr
- starke Verbindung unter den Städten und Orten in der Region, die sich positiv auswirkt auf Gesellschaft, Kultur und Wirtschaft
- wieder deckungsgleiche Entwicklung von Siedlung und öffentlichem Verkehr.

Verkehrs- und Siedlungsentwicklung

Die Region am Oberrhein mit ihren Zentren Basel, Mulhouse, Freiburg, Liestal und Colmar (TriRhena) ist ein Lebens- und Wirtschaftsraum von 2,3 Mio. Einwohnern und grossem wirtschaftlichem Potential. Damit die Region der aktuellen wirtschaftlichen Dynamik und Entwicklung aktiv begegnen und davon profitieren kann, braucht es entsprechende Planungsanstrengungen. Im Zentrum solcher Planungen muss dabei die Harmonisierung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stehen. Dabei muss die Region als einheitlicher Planungs- und Entwicklungsraum betrachtet werden.

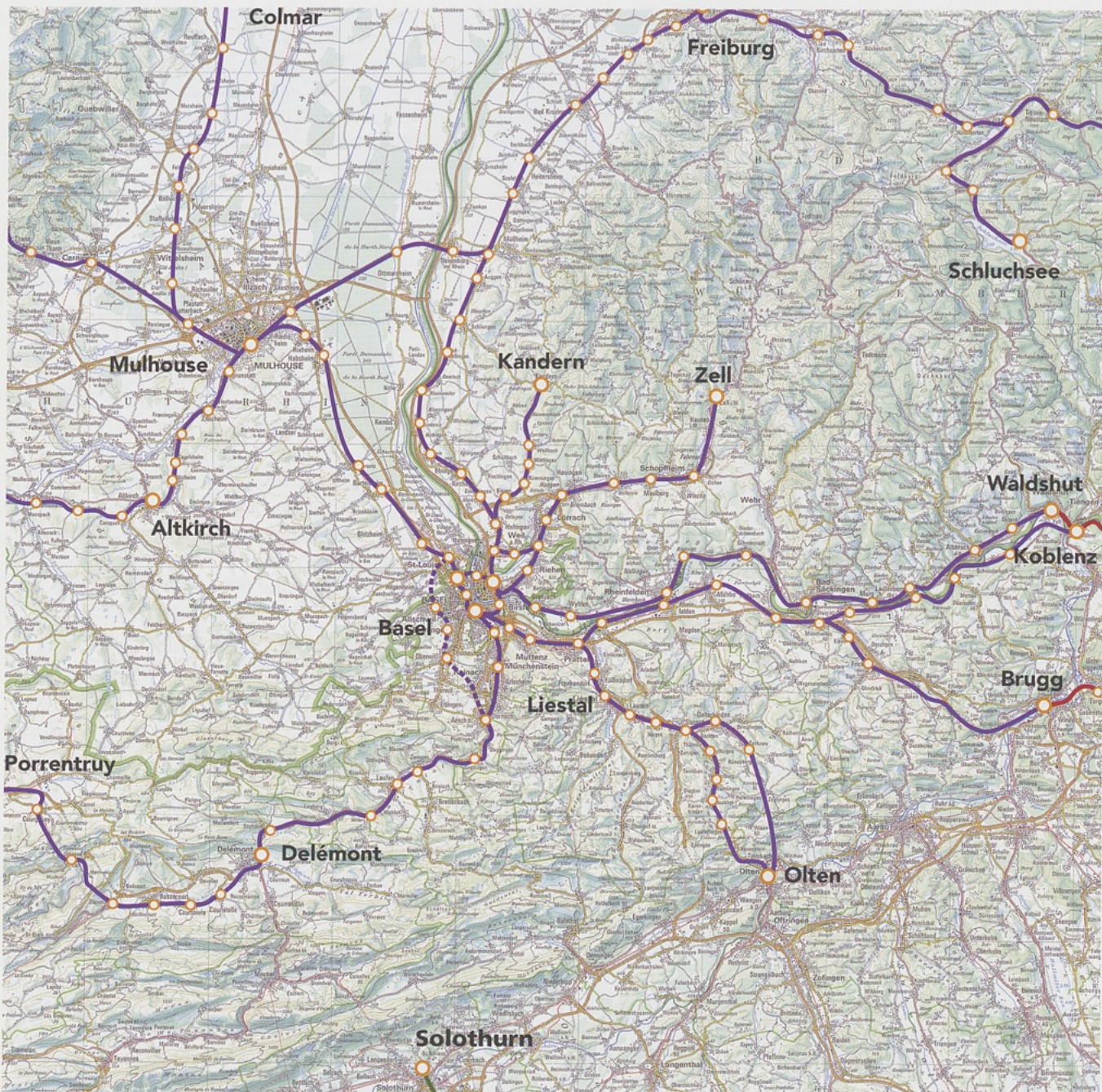
Die Siedlungsentwicklung und die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs müssen deckungsgleich werden. Das heisst: Nur Siedlungsgebiete, welche an den öffentlichen Verkehr angebunden sind, sollen vergrössert bzw. verdichtet werden. Durch attraktive Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr werden die Zentren gestärkt und die Zersiedelung des Naherholungsraumes gebremst. Die Distanzen zwischen den Orten und Städten der Region werden kleiner und die Beziehungen enger, was sich auf das soziale, kulturelle und wirtschaftliche Leben positiv auswirken wird.

Heute ist das Netz des Individualverkehrs überlastet und der öffentliche Verkehr entspricht nicht dem wirklichen Bedarf des lokalen und grenzüberschreitenden Nutzers. Gute, grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen sind für die weitere Entwicklung der Region aber von entscheidender Bedeutung. Auf der Seite des Individualverkehrs wur-



Hochgeschwindigkeitsnetz in Mitteleuropa

- in Betrieb
- Bauprojekt



- S-Bahn Basel - Mulhouse - Freiburg
- S-Bahn Zürich
- S-Bahn Bern

den durch den Bau der Autobahnen entscheidende Verbesserungen entsprechend den heutigen Anforderungen realisiert. Nun ist im öffentlichen Verkehr ein mutiger Schritt für ein zukunftstaugliches und kundenfreundliches Angebot notwendig.

S-Bahn Basel-Mulhouse-Freiburg

Zukunftstaugliches Angebot S-Bahn

Es braucht die S-Bahn Basel-Mulhouse-Freiburg. Sie soll in der Region eine schnelle und kundenfreundliche Verknüpfung der drei regionalen Zentren Basel, Mulhouse und Freiburg sicherstellen und darüber hinaus ihre Verknüpfung mit den europäischen Fernverbindungen. Zudem gilt es, in allen Siedlungsachsen in den drei Ländern attraktive Zugverbindungen in die drei Zentren und weiter in die Hauptstädte Europas anzubieten. Die S-Bahn Basel-Mulhouse-Freiburg kann weitgehend auf den bestehenden Eisenbahnachsen realisiert werden. Eine zusätzliche Linie ist zwischen Weil-St-Louis-Allschwil-Reinach-Aesch sinnvoll.

Die attraktive Verknüpfung und Erschliessung der Zentren und der Siedlungsachsen mit der S-Bahn wird die Siedlungsentwicklung positiv steuern und die Siedlungen in den gut erschlossenen Gebieten verdichten. Dann wird der öffentliche Verkehr in Zukunft im Interesse der Wohn- und Lebensqualität der Region gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr konkurrenzfähiger und vermehrt genutzt. Die S-Bahn Basel-Mulhouse-Freiburg ist somit die Chance für eine nachhaltige Entwicklung der Region.

Potentialbeurteilung

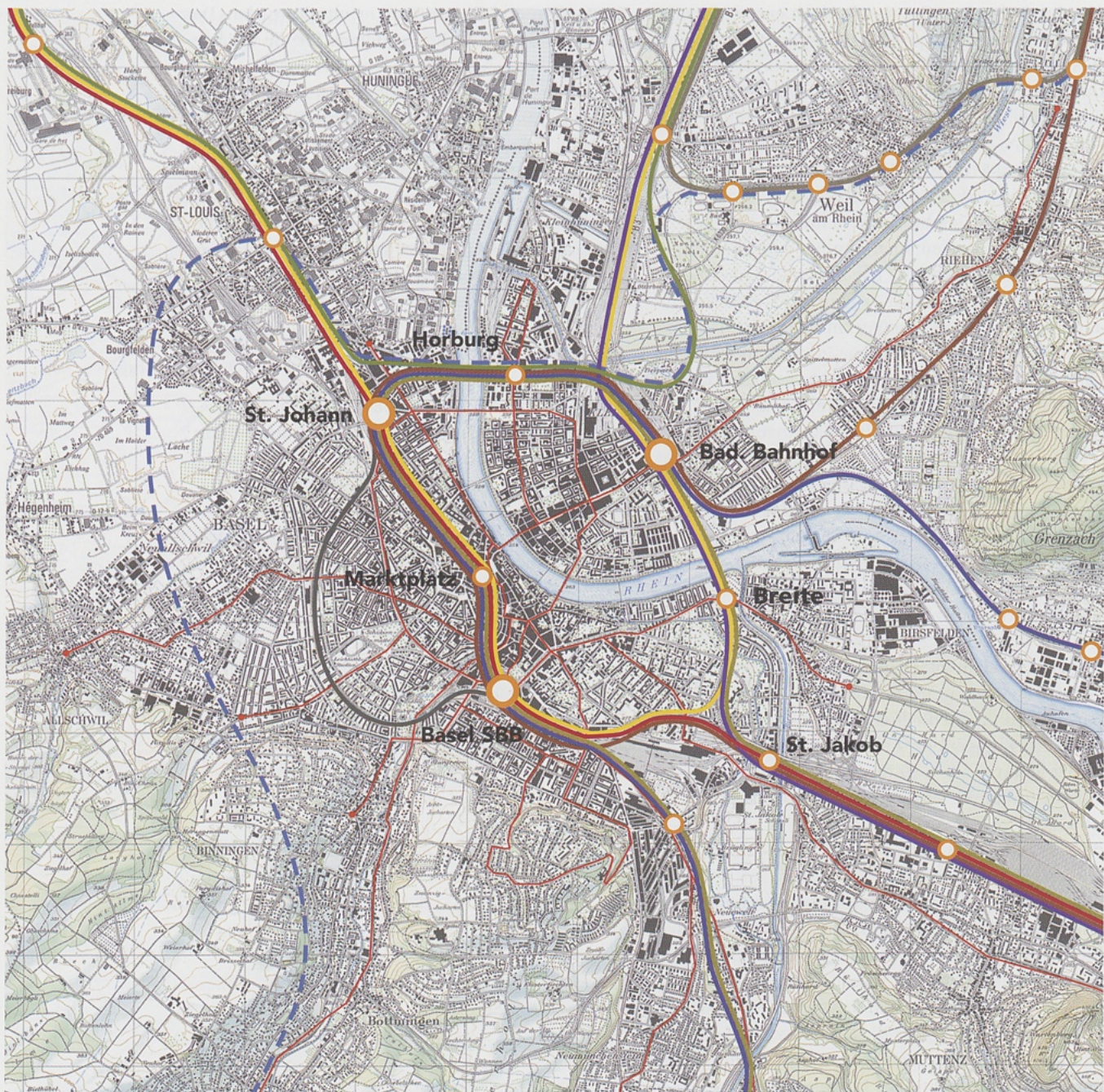
Das S-Bahnssystem mit den bestehenden Linien soll in einen grösseren Zusammenhang gestellt werden. Das Siedlungsgebiet von Basel, Mulhouse, Freiburg mit Colmar und Liestal muss als Stadt in drei Ländern begriffen werden und aus dieser Sicht eine Potentialbeurteilung für die S-Bahn vorgenommen werden. In diesen Überlegungen müssen die erforderlichen Kapazitäten des Hochgeschwindigkeits-, des Güter- und des Regionalverkehrs berücksichtigt werden. Mit diesem Modell können die Anforderungen an die einzelnen Strecken und Knoten mit

Intervallen und Kapazitäten ermittelt werden. Das Modell bildet somit die Grundlage für die weitere Planung.

Sicher werden bei dieser Arbeit einzelne Kapazitätsengpässe wie zum Beispiel die Rheinquerung in Basel aufgezeigt und der Nutzen verschiedener Lösungsansätze kann abgewogen werden. Schliesslich sollen auch Versorgungsdefizite im S-Bahnnetz aufgezeigt werden wie zum Beispiel der fehlende Anschluss des Flughafens oder des Leimentals und die Kapazitäten solcher Verstärkungen können abgeschätzt werden.

Attraktive Umsteigebeziehungen sind das A und O

Für das optimale Zusammenwirken von Hochgeschwindigkeitszügen, Fernverkehr, der S-Bahn und Tram sowie Bus sind optimale Umsteigemöglichkeiten von entscheidender Bedeutung. Das heisst: Reduzierung der Umsteigenotwendigkeit, kurze Umsteigewege und kurze Wartezeiten. Wenn ein Wechsel des Verkehrsträgers notwendig wird, sind diese so kurz und angenehm wie möglich zu gestalten. Neue S-Bahn-Haltestellen müssen für eine gute Vernetzung an die Kreuzungspunkte mit bestehenden Verkehrsträgern gebracht werden. Die Kundeninformation im öffentlichen Verkehr muss zudem so einfach und klar gestaltet werden, dass auch ortsunkundige Nutzer mühelos ihr Ziel finden.



Reproduziert mit Bewilligung von swisstopo (BA035046)

Der Eisenbahnring würde tangentielle, Teil- und Vollkreisverbindungen erlauben.

Mit dem Eisenbahnring das Nadelöhr Basel eliminieren

Das Nadelöhr Basel verhindert Bahnzukunft

Das grosse Hindernis zur Optimierung des internationalen Eisenbahnnetzes in der Region ist der Knotenpunkt Basel. Die gewachsene Situation mit den drei nationalen Bahnhöfen hat zu einer Nadelöhrsituation geführt. Drei sehr unterschiedliche nationale Betriebsgesellschaften mit anderen Netzspannungen, Perronhöhen und Fahrtrichtungen treffen am Ende ihres Netzes in Basel zusammen. Von und nach Deutschland wird der Bahnhof SBB auch heute noch als Kopfbahnhof genutzt. Trotz der vielen Schienenstränge und der riesigen Bahnflächen spielt die Bahn im Nahverkehr bisher eine untergeordnete und im rheinquerenden Verkehr keine Rolle.

Das europäische Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnnetz muss und wird weiter wachsen. Die Anbindung hat für unsere Region wirtschaftlich und kulturell eine enorme Bedeutung und sie wird den Stellenwert des öffentlichen Verkehrs weiter erhöhen. Die neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken sind auf Schweizer Seite ab Muttenz, in Deutschland ab Weil und in Frankreich ab Mulhouse beziehungsweise St-Louis geplant. Auf dem Stadtgebiet von Basel soll ausser der Spurverstärkung auf der neuen Eisenbahnbrücke parallel der Schwarzwaldbrücke alles beim Alten bleiben.

Europaweit werden riesige Investitionen getätigt, damit die Züge mit 200 statt 100 km/h verkehren können. Dass diese Züge von Deutschland dann für die Spitzkehre in Basel bis zu 20 Minuten verlieren, passt nicht ins Bild der schnellen Bahnverbindungen. Auch die Fernverkehrszüge werden, ausser den internationalen Verbindungen, heute in den drei Basler Bahnhöfen gewendet. Diese Manöver erfordern eine grosse Geleisekapazität und 10 bis 15 Minuten Zeit. Dies ist für die BahnkundInnen nicht attraktiv, benötigt zusätzliches Personal, verursacht Kosten und erhöht den Platzbedarf in den Bahnhöfen.

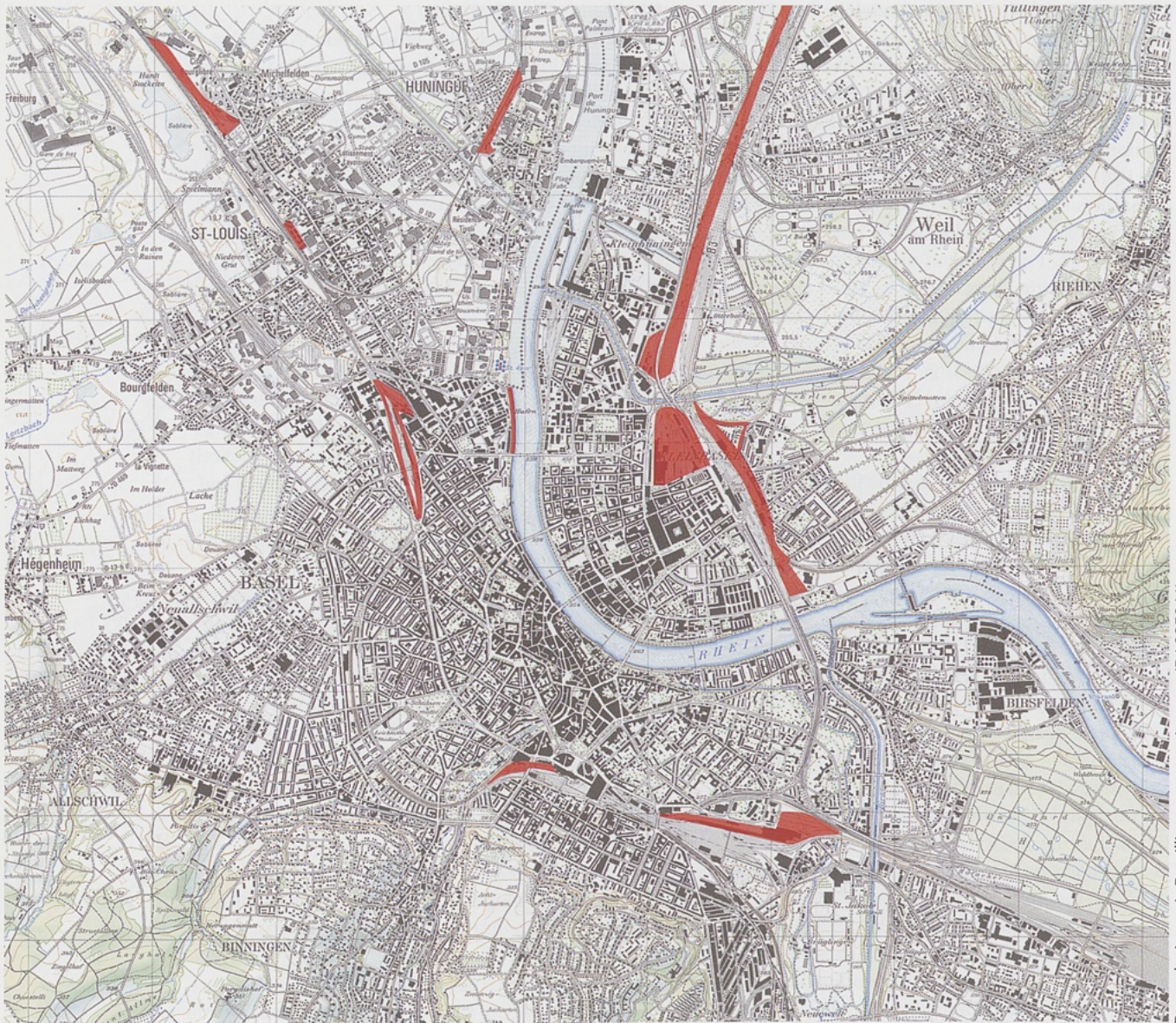
Die Lösung Eisenbahnring

Heute verunmöglicht das gewachsene Nadelöhr Basel im trinationalen Eisenbahnnetz eine bessere Vernetzung der drei Bahnhöfe und damit eine attraktive regionale S-Bahn. Darum ist das Herzstück eines zukunftsfähigen Schienenverkehrs in Basel und der Region die Realisierung eines Eisenbahnringes. Der bestehende Geleisehalbkreis von der Wiese, über den Bad. Bahnhof, die Eisenbahnbrücke, das Gellertdreieck zum Bahnhof SBB soll über den Bahnhof St. Johann bis zur Wiese vervollständigt werden.

Die regionalen und internationalen Eisenbahnlinien sowie die Hochgeschwindigkeitszüge können dann wahlweise tangential, als Teilkreis oder Vollkreis geführt werden. Sich ändernde Verbindungswünsche können mit dieser Infrastruktur jederzeit erfüllt werden. Durch die nahen Beziehungen auf der neuen Zirkellinie können alle Linien optimal verknüpft werden, so dass Umsteigen nicht oder nur einmal notwendig wird. So entsteht ohne zusätzlichen Betriebsaufwand eine sehr rege bediente Zirkellinie, die optimale Verknüpfungs- und Umsteigemöglichkeiten zu den S-Bahnlinien, den internationalen und Hochgeschwindigkeitszügen sowie dem Tram- und Busnetz bietet. Durch die Verbindung der französischen Eisenbahnlinie über den Bahnhof St. Johann zum Badischen Bahnhof kann auch die Verknüpfung der internationalen und Hochgeschwindigkeitslinien an einem Punkt gewährleistet werden.

Sofern sich zeigt, dass aus Kapazitätsgründen die Elsässerbahn ausgebaut werden muss, kann mit dem Eisenbahnring auch die Basler Innenstadt erschlossen und eine S-Bahn-Haltestelle Marktplatz realisiert werden. Dies wäre für die BewohnerInnen der Region ein attraktives Angebot und würde Basel als Zentrum stärken. Zudem könnte das bestehende Tram- und Busnetz entlastet werden.

Der für die zukünftige regionale wirtschaftliche Entwicklung wichtige Flughafen Basel-Mulhouse soll mit einem eng angebundenen Bahnhof mit dem Fernverkehr und der S-Bahn verknüpft werden.



CH:

Bahnhof SBB West

Badischer Bahnhof

Bahnhof St. Johann

DB-Areal

Güterbahnhof St. Jakobs-Strasse

Bahnhof Rheinhafen St. Johann

Geleisefeld Kleinhüningen

F:

Bahnhof St-Louis

Bahnhof Huningue

D:

Geleisefeld Friedlingen-Haltingen

Bahnhof Lörrach

Bahnareale in Basel als Entwicklungspotential

Eine neue Führung der Verkehrsströme auf den Schienen ermöglicht eine wesentliche Reduktion der benötigten Bahnarealfächen. Eine überschlagsmässige Berechnung ergibt 900 000 m² Fläche im Kanton Basel-Stadt und 1 500 000 m² mit der näheren Umgebung. Dies ist ein enormes Entwicklungspotential. Die Flächen liegen an verkehrstechnisch idealen Lagen und werden entscheidende Impulse in der zukünftigen Entwicklung der Zentren geben.

Zu den schneller realisierbaren Gewinnen zählen sicher diese Arealflächen, die eine enorme und dringend benötigte Entwicklungsreserve darstellen. Längerfristig ist jedoch die Stärkung der Zentren mit der daraus resultierenden wirtschaftlichen Entwicklung, wie auch das Beispiel Zürich zeigt, der wohl weit grössere Gewinn.

Umsetzung

- Intelligent vernetzte Mobilität lässt sich nur mit zielgerichteter Zusammenarbeit aller Beteiligten erreichen. Durch die Vision für eine S-Bahn Basel-Mulhouse-Freiburg der Fachverbände soll die begonnene Dynamik in der Diskussion des öffentlichen Verkehrs verstärkt werden, in Gesprächen mit Entscheidungsträgern abgestimmt und in öffentlichen Diskussionen breit abgestützt werden.
- Eine Potentialbeurteilung über das gesamte Siedlungsgebiet der Stadt in drei Ländern soll die Grundlage liefern für die Anforderungen an die einzelnen Strecken und Knoten. Dabei ist der gesamte schienenengebundene Verkehr zu berücksichtigen und in Zusammenhang zu stellen zur wünschbaren Siedlungsentwicklung.
- Die Planung des Öffentlichen Verkehrssystems muss aus den öffentlichen Verwaltungen in eine flexible und schlanke Trägerschaft ausgelagert werden. Diese soll die Planung, den Betrieb und die Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs leiten.

Initiatoren und Träger/Arbeitsgruppe:

Architektenkammer des Elsass (ASIC)
Bund der Deutschen Architekten (BDA)
Bund der Schweizer Architekten (BSA)
Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein (SIA)
Union suisse des ingénieurs conseils (USIC)

Mitglieder der Arbeitsgruppe:

Jürg Berrel, Basel
Heinrich Degelo, Basel
Rolf Furrer, Basel
Hans Güdemann, Lörrach
Gérard Sutter, St-Louis

Absprachen mit den Planern und Behörden, die sich mit dem Thema S-Bahn beschäftigen:

Stephan Maurer, Schweizerische Bundesbahnen
Philipp Oswald, Hochbau- und Planungsamt BS
Hans-Georg Bächtold, Bau- und Umweltschutzdirektion BL
Ulrich Reinert, Alain Groff, Wirtschafts- und Sozialdepartement
Rudolf Keller, Rudolf Keller & Partner, Verkehrsingenieure AG

Vorstellung an politische Entscheidungsträger:

RR Barbara Schneider, Regierungsrat BS, Vorsteherin Baudepartement
RR Ralph Lewin, Regierungsrat BS, Vorsteher Wirtschafts- und Sozialdepartement
RR Elisabeth Schneider, Regierungsrat BL, Bau- und Umweltschutzdirektion
Dr. von Ungern-Sternberg, Regierungspräsident Südbaden
Alois Rübsamen, Landrat, Landkreis Lörrach
André Klein, Präsident REGIO TRIRHENA
Jean Ueberschlag, Bürgermeister Saint-Louis

Text: Heinrich Degelo, Paul Dilitz

Pläne: Dunja Fistarol, Gian Fistarol
