

Französischer Zoll legt sich quer

Basel. Jeden Tag fahren 15 S-Bahnen ohne anzuhaltend durch den Bahnhof St. Johann

PETER SCHENK

Mit der neuen 1er-Tramlinie wird der Bahnhof St. Johann zum wichtigen Knotenpunkt. Bald soll dort die Regio-S-Bahn im Halbstundentakt fahren. Doch der französische Zoll untersagt den Zügen den Halt.

Vor zehn Jahren hat der Kanton Basel-Stadt für sieben Millionen Franken den S-Bahnhof St. Johann bauen lassen. Dieser hat als Verkehrsknotenpunkt mit dem neuen 1er-Tram durch die Voltastrasse, das Ende 2008 am Bahnhof halten soll, dem Novartis Campus und den geplanten Überbauungen wie dem Entwicklungsgebiet VoltaNord eine grosse Zukunft. Vom Tram soll man dann, wahrscheinlich über eine Passerelle, in die S-Bahn umsteigen können. Für diese möchte der Kanton Basel-Stadt so schnell wie möglich den Halbstundentakt.

SCHNELLER AUSBAU. Die Gegenwart aber sieht weniger rosig aus. Unter der Woche brausen jeden Tag 15 S-Bahn-Züge ohne anzuhaltend durch den Bahnhof St. Johann. Grund dafür ist der französische Zoll.

Dieser untersagt in der Richtung Mulhouse-Basel täglich neun Zügen den Halt, in der anderen Richtung sind es sechs.

Das Ganze hat eine Vorgeschichte. Bevor 1997 mit der grünen Linie von Frick/Laufenburg über Basel nach Mulhouse und zurück die erste grenzüberschreitende S-Bahn der Schweiz den Betrieb aufnehmen konnte, gab es zwischen den verschiedenen Partnern eine Fülle von Vereinbarungen. Unter anderem mussten die Zoll- und Personenkontrollen geregelt werden.

Das Abkommen von 1997 sah vor, dass vier Züge in jeder Richtung im Bahnhof St. Johann halten durften. Schon schnell aber wurde die grüne Linie ausgebaut, und der Kanton Basel-Stadt setzte sich in Frankreich dafür ein, dass alle S-Bahnen im Bahnhof St. Johann stoppen dürfen. Im März 1999 kam der Präfekt dem Kanton entgegen und verfügte, dass zukünftig alle grenzübergreifenden Züge im Bahnhof St. Johann anhalten dürfen.

DEFEKTE ZÜGE. Kein Problem also? Weit gefehlt, denn nicht

alle Züge sind wirklich grenzüberschreitend, will heissen, fahren von Mulhouse bis Frick durch. Das liegt daran, dass es dafür speziell ausgerüstetes Zugmaterial braucht. Dem Besteller Region Elsass und dem Betreiber SNCF sind aber im Frühjahr drei der sogenannten Kolibri-Züge kaputtgegangen, die über die Grenze fahren konnten. Einer von fünf ist noch heute defekt.

Folge: Etliche Züge verkehren nur bis Basel, und dort müssen die Reisenden, meist Pendler, umsteigen. Insbesondere denjenigen aber, die den SNCF-Teil des Basler Bahnhofs anfahren, untersagt der französische Zoll den Halt im Bahnhof St. Johann, ohne wirklich zu erklären, warum.

VERWIRRUNG. Gegenüber der baz tönt das so: In ihrer Mail-Antwort verweist die Zollbehörde «Direction Régionale des Douanes de Mulhouse» auf den erwähnten Erlass vom März 1999 und argumentiert, dass die Regio-S-Bahnen normalerweise im Bahnhof St. Johann halten dürfen und in den Basler Bahnhof SBB fahren. Nur anderen Zügen sei der Halt

untersagt. Alles gar kein Problem?

Guillaume Jean, Projektbeauftragter für öffentlichen Verkehr bei der Region Elsass, klärt die Verwirrung auf. Er kenne diese Argumentation, der Knackpunkt liege bei der Definition. «Die Zollbehörden bezeichnen nur Nahverkehrszüge, die grenzübergreifend bis Frick oder Laufental durchfahren, als Regio-S-Bahn.» Andere Nahverkehrszüge, die im Basler Bahnhof Anschluss hätten und von der Region Elsass als S-Bahnen betrachtet werden, seien für den Zoll keine, und deshalb dürften sie im St. Johann nicht halten.

Seit zwei bis drei Jahren versucht die Region Elsass, beim Zoll den Halt aller S-Bahnen im Bahnhof St. Johann durchzusetzen. Auch das Basler Wirtschafts- und Sozialdepartement (WSD) intervenierte laut Alain Groff, Leiter öffentlicher Verkehr, in den letzten Jahren etliche Male bei den französischen Behörden, ohne eine befriedigende Antwort zu erhalten.

AUFWERTUNG. «Wir wären froh, wenn wir die Bedenken

der französischen Zollverwaltung zerstreuen könnten und eine Lösung finden, wie es sie mit Deutschland schon seit Jahren gibt.» So würde das WSD versuchen, dem Zoll zu verdeutlichen, dass der Bahnhof St. Johann mit der Aufwertung des Gebiets um den Voltaplatz und die Voltastrasse keine Nebenstation bleiben werde. «St. Johann wird einmal der drittgrösste Basler Bahnhof, mit der gleichen Bedeutung wie der Dreispitz.» Zudem würden voraussichtlich

im November 2008 die Vereinbarungen von Schengen in Kraft treten, durch die Personenkontrollen abgeschafft werden, bringt Groff als weiteres Argument vor.

Die Schweizer Grenzorgane sehen das Thema entspannter als ihre französischen Kollegen. «Wir sind von Anfang bei der Regio-S-Bahn dabei. Jedes Jahr gibt es ein paar Züge mehr», sagt Patrick Gantenbein, Mediensprecher des Grenzwachtkommandos Basel. «Wir haben grundsätzlich

gegen eine Fahrplanverdichtung nichts einzuwenden. Es ist nicht unser Ziel, den grenzüberschreitenden Verkehr und die Pendler zu behindern.»

STAATSHOHEIT. Das will auch der französische Zoll nicht – schreibt er zumindest. Er verweist auf den möglichen Fall, dass ein Reisender, der in die Schweiz wolle, im Bahnhof St. Johann in einen Zug steige, der im Elsässer Bahnhof Basel, also dem französischen Teil, ende. Er könnte dann von den fran-

zösischen Zöllnern kontrolliert werden. «Eine derartige Situation würde ein Problem der Staatshoheit darstellen.»

Mit der Staatshoheit argumentierte die Behörde auch in ihrem letzten Brief an die Region Elsass. Diese hat jetzt reagiert. Guillaume Jean sagt: «Wir haben deshalb jetzt beschlossen, uns an den Staat zu wenden. Letzte Woche ist ein Brief von Regionalratspräsident Adrien Zeller an das Aussenministerium herausgegangen.»