

Die SBB wollen in Südbaden wachsen

Neben der Wiesentalbahn auch Interesse an Strecken am Hoch- und Oberrhein

PETER SCHENK

Anfang 2011 werden in Baden-Württemberg Bahnstrecken wie Basel-Waldshut und Müllheim-Weil-Steinen ausgeschrieben. Die SBB zeigen Interesse. Ziel: im Raum Basel eine Regio-S-Bahn aus einer Hand.

Thomas Neff, Geschäftsführer der SBB Deutschland, ist sehr zufrieden: «Seitdem wir 2003 die S6 von Basel ins Wiesental und die S5 von Weil am Rhein nach Steinen übernommen haben, ist die Nachfrage um 60 Prozent gestiegen. Das ist mehr, als wir seinerzeit erwartet haben. Pro Tag nutzen rund 18000

Fahrgäste unsere Züge.»

Die SBB hatten 2002 bei einer öffentlichen Ausschreibung für zehn Jahre den Zuschlag für die beiden Linien erhalten. Bei der positiven Zwischenbilanz verwundert es wenig, dass Neff nicht nur dafür plädiert, sich bei der nächsten Ausschreibung Anfang 2011 erneut für diese zu bewerben – sondern auch für andere grenznahe Strecken.

Laut einer Vorinformation der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, welche die EU publiziert hat, sollen neben der Wiesentalstrecke unter

anderem die Strecken Müllheim-Weil am Rhein-Steinen, Basel Badischer Bahnhof-Singen ausgeschrieben werden. Die SBB wollten natürlich die Wiesentalstrecke weiter betreiben und interessierten sich auch für zusätzliche Strecken zwischen Basel, Schaffhausen und dem Bodensee, zum Beispiel die Verbindung Basel-Waldshut, sagt Neff. Am deutschen Teil des Bodensees zwischen Konstanz und Singen, betreiben die SBB schon den sogenannten «Seehas». «Im Prinzip sind alle genannten Strecken interessant für uns», sagt er.



Die SBB Deutschland ist eine hundertprozentige Tochter der SBB mit Sitz in Konstanz, die sich selber finanziert – Steuergelder aus der Schweiz fließen an sie also keine. «Im Raum Basel setzen wir uns für eine S-Bahn aus einem Guss ein – möglichst mit Durchmesserslinien zwischen Deutschland, Frankreich und der Schweiz und dem Einsatz von einheitlichem Rollmaterial», betont der Geschäftsführer.

SCHWIERIGKEITEN. Die Entscheidung der Region Elsass, von Mulhouse nach Basel nur noch französische Züge fahren zu lassen sowie auf den Einsatz der schon bestellten Flirt-Fahrzeuge zu verzichten und so die bestehende Durchmesserslinie nach Frick aufzuheben, steht diesem Wunsch allerdings entgegen. Voraussetzung dafür, dass die SBB die Hochrheinstrecke befährt, ist zudem laut Neff, dass sie elektrifiziert wird. Derzeit fahren dort Dieselloks der Deutschen Bahn (DB). Die Chancen für eine Modernisierung stehen aber gut (siehe Text rechts).

Für die ausgeschriebenen Strecken würden sich auch andere Bahnunternehmen interessieren. «In Deutschland herrscht Wettbewerb», so Neff. Dass die SBB Deutschland ihren Sitz in Konstanz und nicht in der Region Basel hat, stellt für ihn derzeit keine Schwierigkeit dar. «Wir arbeiten sehr eng mit den SBB-Kollegen in Basel, welche die Schweizer Linien der S-Bahn betreuen, zusammen und haben eine Niederlassung in Lörrach. Mit den modernen Kommunikationsmitteln ist das kein Problem und ich bin zudem oft in Lörrach und Basel. Es könnte aber sein, dass eine verstärkte



Basel-Schaffhausen. Die Strecke soll elektrifiziert werden. Grafik BaZ/ju

Modernisierung der Hochrheinstrecke

HOHE KOSTEN. Die Elektrifizierung der Bahnstrecke Basel-Schaffhausen ist laut Alain Groff, Leiter des Basler Amtes für Mobilität, Gegenstand regelmässiger Gespräche der betroffenen Landkreise, Kantone und des Landes Baden-Württemberg. Laut ersten Schätzungen kostet sie ohne Tunnelausbauten 110 Millionen Euro. Die Hälfte davon würde die Schweiz tragen, so zumindest lautet eine Zusage des Kantons Schaffhausen. Auch die Landkreise Lörrach und Waldshut sowie der Regionalverband Hochrhein Bodensee haben sich für das Projekt ausgesprochen. «Eventuell beteiligt sich auch Basel, aber über

die Höhe haben wir noch nicht verhandelt», sagt Groff. Insgesamt sei die Finanzierung auf gutem Wege. Die Elektrifizierung würde eine bessere Verknüpfung der Regio-S-Bahn ermöglichen, sagt Groff. Laut Stephan Maurer, Verkehrsexperte und Mitinitiator der Regio-S-Bahn, ist die Elektrifizierung Voraussetzung für Lärmreduzierung und grössere Betriebsstabilität. Und: «Durch die weitaus höhere Beschleunigungsfähigkeit der Flirts werden zusätzliche Haltestellen in Rheinfelden und Grenzach möglich.» Da die Strecke 2016 neu vergeben wird, soll die Elektrifizierung bis dann abgeschlossen sein. psc

Präsenz der SBB im Raum Basel auch eine Anpassung unserer Organisation notwendig macht.»

ANGEBOTE. Die Ausschreibung für die zitierten Strecken wird Anfang 2011 erfolgen. Dann haben die interessierten Bahnunternehmen laut Norbert Kuhn-

le, Mediensprecher der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, drei bis sechs Monate Zeit, um ihr Angebot abzugeben. Der Auftrag für die Wiesentalbahn S6 und die Strecke Weil am Rhein-Steinen S5 wird für 2014 vergeben, der Betreiber der Hochrheinstrecke für 2016 bestimmt.