

Projekt S-Bahn entgleist

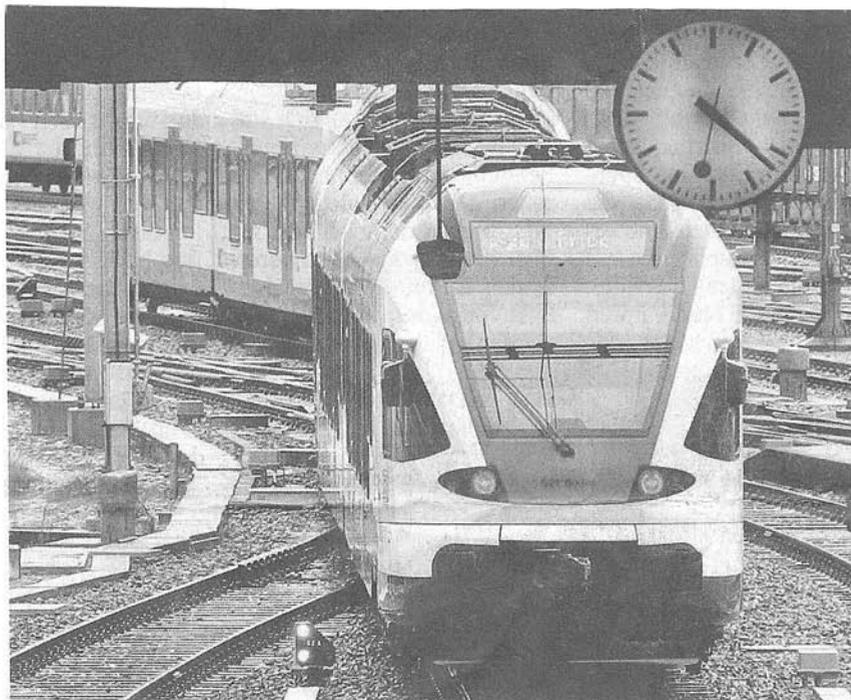
Elsässer Behörden verhindern grenzüberschreitende Züge

ALAN CASSIDY

Die Region Elsass stoppt mit ihrem Entscheid gegen die Flirt-Züge der SBB die Regio-S-Bahn von Mulhouse-Basel-Frick. In der Nordwestschweiz ist der Aufschrei gross.

Sie galt lange als Musterbeispiel einer grenzüberschreitenden S-Bahn: die «grüne Linie» S1, die von Mülhausen über Basel ins Fricktal führt. Bereits im vergangenen Jahr traten jedoch die französischen Behörden auf die Bremse, indem sie mit neuen Zulassungsbestimmungen den Einsatz der Flirt-Züge des Schweizer Herstellers Stadler Rail im Elsass verhinderten.

Mit dem neuesten Entscheid aus Frankreich, den die «Sonntagszeitung» publik machte, droht der grenzüberschreitenden Bahn nun endgültig der Stillstand: Anstatt künftig, wie 2004 mit den SBB abgemacht, 14 frankreichtaugliche Züge vom Typ Flirt zu beziehen, wollen die Franzosen lieber Züge der Hersteller Alstom und Bombardier auf



Endstation Grenze. Weil die Franzosen keine Schweizer Flirt-Züge wollen, endet die Linie S1 von Mulhouse künftig schon in Basel. Foto Henry Muchenberger

ihrer Strecke einsetzen. Diese können auf dem Schweizer Schienennetz aber wegen des fehlenden Zweistromsystems nicht fahren. Für die Region Basel heisst das: Die S1 von Mulhouse endet künftig im französischen Bahnhof Basel.

SCHWEIZER PROTEST. Für die Nordwestschweizer Kantone ist dieser Entscheid inakzeptabel. Sie haben

sich an den elsässischen Regionalrat gewandt und pochen auf die Einhaltung des Staatsvertrags, in dem sie sich mit dem Elsass auf durchgehende Regionalzüge zwischen Mulhouse und dem Fricktal geeinigt haben. «Es ist bedauerlich, wenn die französischen Behörden die grenzüberschreitende S-Bahn so aufs Spiel setzen», sagt Alain Groff, Leiter der Abteilung Mobilität im Basler

Baudepartement.

Im Elsass gibt man zu, dass die Verbindungen ins Fricktal tatsächlich nicht mehr gewünscht seien. «Ein höherer Takt zwischen den Zentren Mulhouse und Basel hat für uns Priorität», sagt Benoît Loos, Transportverantwortlicher bei der Région Alsace. > SEITE 21

Flirt über Grenze endet abrupt

Rückschlag für Regio-S-Bahn

ALAN CASSIDY

Die Elsässer Behörden wollen statt der S-Bahn-Linie ins Fricktal lieber mehr Züge nach Basel. In der Nordwestschweiz ärgert man sich über den Alleingang der Franzosen, der die Zusammenarbeit gefährdet.

Sie schlugen grosse Töne an, die Politiker der Region: Die S-Bahn von Mulhouse ins Fricktal sei ein «Meilenstein» für die regionale Zusammenarbeit, sie bilde das Rückgrat einer Agglomeration, die über die Landesgrenzen hinaus wächst. Das war 1997, als die Fahrt des ersten S-Bahn-Zugs mit einem Volksfest gefeiert wurde.

Spätestens jetzt folgt auf die Euphorie der grosse Kater. Im Alleingang – und ohne

ihre Schweizer Partner zu informieren – haben die französischen Behörden diesen Herbst entschieden, keine Schweizer Flirt-Züge zu beschaffen. Stattdessen wollen sie im Elsass ab 2012 Züge vom Typ ZGC des Herstellers Bombardier und später Regio-Züge von Alstom einsetzen. Das Problem: Diese sind mit dem Schweizer Schienennetz nicht kompatibel. Die direkten grenzüberschreitenden Verbindungen sind damit gestoppt.

Benoît Loos, Transportverantwortlicher bei der Région Alsace, begründet die Absage an die SBB mit den lediglich 160 Sitzplätzen, die ein Flirt-Zug habe: Die Kompositionen der Alstom bieten Platz für 220 beziehungsweise 330 Reisende. Loos gibt aber auch zu: Das Kriterium der Einsatzfähigkeit der Alstom- und Bombardier-Züge auf dem Schweizer Schienennetz sei nur sekundär. «Nur wenige Pendler fahren vom Elsass ins Fricktal. Wichtig ist für uns ein höherer Takt zwischen den Zentren

Mulhouse und Basel.»

«**PROTEKTIONISMUS.** Nicht nur die Nordwestschweizer Kantone sind entsetzt. Für Willi Rehmann, Präsident der Bahnkundenorganisation Pro Bahn Nordwestschweiz, ist der Elsässer Entscheid für die Züge der französischen Alstom ein «typischer Fall von Industrieprotektionismus». Und Christoph Koellreuter, Direktor des Think-Tanks Metrobasel, spricht von einem «extrem bedauerlichen Schritt», weil er den Bemühungen um eine bessere regionale Zusammenarbeit im Verkehrsreich zuwiderlaufe. Grosse Verlierer sind auch die SBB. Sie haben die 14 frankreichtauglichen Flirt-Züge für bis zu 140 Millionen Franken beim Hersteller Stadler Rail bereits in Auftrag gegeben – weil sie sich auf eine nicht-bindende Absichtserklärung der Elsässer aus dem Jahr 2004 verlassen hatten. Diese Züge müssen die SBB nun in der Schweiz einsetzen.

Basellandschaftliche **bz** Zeitung

Dienstag, 15. Dezember 2009

S-Bahnlinie wird zweigeteilt

Schweizer kritisieren den Elsässer Entscheid für französisches Rollmaterial

Das Elsass will auf französischer Seite der S1 Rollmaterial der SNCF einsetzen. Die Schweizer sind entsetzt: Das wäre der Todesstoss für die grenzüberschreitende Durchmesserlinie.

HANS-MARTIN JERMANN

Das ist ein herber Rückschlag für den grenzüberschreitenden S-Bahn-Verkehr: Die Région Alsace setzt auf der S1 künftig auf Züge der französischen Staatsbahn SNCF anstatt auf Flirt-Kompositionen der SBB. Weil diese neuen Züge des Herstellers Bombardier laut «SonntagsZeitung» nicht mit einem Zweistromsystem ausgerüstet sind, werden diese nur bis zum Basler Bahnhof SBB fahren können. Damit wird die als Durchmesserlinie konzipierte grüne Linie zwischen Mulhouse und Frick/Laufenburg unterbrochen. «Dass die Fahrgäste damit in Basel umsteigen müssen, ist unbefriedigend», kommentiert Alain

Groff, Leiter des Amtes für Mobilität im Basler Bau- und Verkehrsdepartement.

Besonders ärgerlich ist die Zweiteilung der S1 für das Gebiet St. Johann: Der dortige S-Bahnhof sollte eigentlich im Zuge der Weiterentwicklung des Novartis-Campus aufgewertet werden. Erst seit September halten dort sämtliche Regionalzüge. Müssten Pendler aus dem Rheintal im Bahnhof SBB umsteigen, um zu ihrem Arbeitsplatz in Basel-Nord zu gelangen, würden sie kaum mehr die S-Bahn benutzen. Für Alain Groff hat der drohende Unterbruch der S1 aber nicht «nur» diese verkehrsplanerische Dimension: «Die Weiterentwicklung des grenzüberschreitenden ÖV hat Symbolkraft für das Zusammenwachsen der Region.» Das Thema sei hochpolitisch, stellt Groff klar.

Für Verstimmung sorgt auf Schweizer Seite auch das Vorgehen der Franzosen: Der Rollmaterial-Entscheid sei ohne Rückspra-

che mit den beteiligten Kantonen erfolgt, sagt Groff. Die Région Alsace hat im September darüber offenbar lediglich die SBB darüber informiert. «Wir waren in den Entscheid

«Die Entwicklung des grenzüberschreitenden ÖV hat **Symbolkraft** für das Zusammenwachsen der Region.»

nicht eingebunden», bestätigt Walter Zimmermann, Leiter Sektion Öffentlicher Verkehr im Aargauer Baudepartement.

Mittlerweile haben die Kantone reagiert – mit einem geharnischten Brief an den Präsidenten des elsässischen Regionalrates: «Wir möchten aus erster Hand über die Gründe informiert werden, die zum Entscheid geführt haben», erklärt Groff. Ziel sei es, wieder eine Durchmesserlinie hinzukriegen. Diese müs-

se nicht zwingend von Mulhouse nach Frick/Laufenburg führen. «Saint-Louis-Frick oder Mulhouse-Liestal wären aus unserer Sicht auch Varianten», sagt der Basler ÖV-Planer.

Derzeit können die Pendler auf der grünen Linie zwar nicht sitzen bleiben, wenn sie Richtung Elsass weiterfahren wollen: Zwischen Frick und Basel SBB werden wie auf dem übrigen S-Bahnnetz (inklusive Wiesental) die modernen Flirt-Kompositionen eingesetzt; zwischen Basel SBB und Mulhouse die blau-grauen Schweizer «Kolibri» aus den 80er Jahren, die für den grenzüberschreitenden Einsatz umgerüstet wurden.

Die Umsteigebeziehungen auf der S1 am

Bahnhof SBB seien gut, urteilt der Aargauer ÖV-Planer Zimmermann. Sie könnten sich mit dem Einsatz der SNCF-Züge aber verschlechtern: Womöglich müssen die Fahrgäste der S1 gar vom Bahnhof SBB auf den Französischen Bahnhof wechseln. Welche Folgen der Einsatz des französischen Rollmaterials habe, sei im Moment schwer abzuschätzen, meint Alain Groff vorsichtig: «Die Situation wird sich gegenüber heute sicher nicht verbessern.» Eine klare Verbesserung hätten dagegen die 14 neuen Flirt-Züge von Stadler Rail gebracht, die extra für den Einsatz in Frankreich teuer aufgerüstet wurden.

Die Région Alsace hat sich 2004 in einer

schriftlichen Absichtserklärung zum durchgehenden grenzüberschreitenden Verkehr auf der S1 bekannt. Diese Absichtserklärung sei rechtlich nicht bindend, räumt SBB-Sprecher Roman Marti ein: «Es ist aber im Regionalverkehr üblich, aufgrund einer solchen Erklärung die Bestellung von Rollmaterial auszulösen.» Was die SBB denn auch taten. Dass die SBB nun auf diesen Flirt-Zügen sitzen bleiben, sieht man dort überraschend gelassen: «Wir können diese so oder so gebrauchen», sagt Marti. Die Züge seien sowohl in der Schweiz als auch anderswo im grenzüberschreitenden Verkehr einsetzbar, etwa im Jurabogen oder in der Region Genf.

Basler Zeitung

Donnerstag, 17. Dezember 2009

gastbeitrag

Herber Schlag für Regio-Kooperation

GEORG F. KRAYER, ERIC JAKOB



Der Präsident, Georg F. Krayer (links), und der Geschäftsführer der Regio Basiliensis, Eric Jakob, bitten die Region Elsass, den Entscheid gegen SBB-Flirt-Züge (BaZ 15. 12. 09) zu überdenken.

Für einmal kann man die Schuld nicht dem fernen Paris zuschieben. Der Entscheid, Rollmaterial für die Regio-S-Bahn einzusetzen, das nicht Schweiz-tauglich ist, wurde in Strassburg gefällt. Störungsfreier Transport von Personen, Waren und Dienstleistungen sind das Rückgrat einer prosperierenden Region. Dass wir dafür im politisch zersplitterten Raum Basel nicht die besten Voraussetzungen haben, wissen wir. Es war langjährige Lobbyarbeit nötig, um von den ersten Plänen der Regio Basiliensis zur Realisierung der

«ligne verte» von Mulhouse über Basel ins Fricktal zu gelangen. Das war 1997. Inzwischen sind neue Verbindungen dazugekommen, die gut frequentiert werden, etwa die S-Bahn ins deutsche Wiesental. Sukzessive wurden Flirt-Züge von Stadler Rail auf diesen Linien eingesetzt, die hinsichtlich der unterschiedlichen Stromsysteme sowie hinsichtlich Beschleunigung und Komfort voll auf die Bedürfnisse der Regio-S-Bahn ausgerichtet sind.

ENDSTATION BASEL. Dass nun die Région Alsace zwischen Mulhouse und Basel Züge einsetzen will, die auf dem Schweizer Schienennetz nicht fahren können, ist ein herber Schlag für die Regio-S-Bahn und die

Bedenklich ist, dass die Schweizer Behörden nur auf Umwegen von diesem Entscheid erfahren haben.

grenzüberschreitende Kooperation. Das bedeutet, dass die S-Bahn-Züge aus Mulhouse künftig am französischen Bahnhof in Basel enden. Natürlich steigen die meisten Passagiere hier aus. Doch nicht wenige Grenzgänger wollen nach Muttenz, Schweizerhalle oder Pratteln. Und

Durchmesserlinien sind für das Funktionieren des bereits stark belasteten Bahnknotenpunkts Basel wichtig. Es fragt sich auch, wie die erst kürzlich nach Ausräumen der zollrechtlichen Bedenken Frankreichs ganz geöffnete Haltestelle St. Johann sich entwickeln kann, wenn am französischen Bahnhof in Basel Endstation ist. Bedenklich ist aber vor allem, dass die Schweizer Behörden nur auf Umwegen von diesem Entscheid erfahren haben.

KONTAKTE. Lamentieren über die komplizierte grenzüberschreitende Kooperation hilft nicht weiter. Wir müssen die Kontakte zu den Nachbarn intensivieren. Basels Rückzug auf die Dreiländeragglomeration und unmittelbare Grenznachbarn ist problematisch. Weiterhin muss die ganze Oberrheinklaviatur bespielt werden. Wichtige Entscheide werden in Strassburg, Paris und Stuttgart gefällt, nicht in St-Louis und Lörrach. Mit der derzeitigen Staatsreform in Frankreich wird das Gewicht des Regionalrats in Strassburg zunehmen. Zudem müssen wir beharrlich daran weiterarbeiten, dass wir eines Tages Kompetenzen, etwa im öffentlichen Nahverkehr, trinational zusammenlegen können. Erst dann kann aus einem Guss geplant und umgesetzt werden.